# 满铁史资料

## 第二卷　路权篇

### 第一分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中　华　书　局

# 满铁史资料

## 第二卷　路权篇

第二分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中　华　书　局

# 满铁史资料

## 第二卷　路权篇

第三分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中　华　书　局

# 满铁史资料

## 第二卷　路权篇

### 第四分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中　华　书　局

# 满铁史资料

## 第二卷 路权篇

### 第一分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中华书局
1979年·北京

# 满 铁 史 资 料

## 第二卷 路权篇

### 第二分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

1979年·北京

# 满 铁 史 资 料

## 第二卷 路权篇

### 第三分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组编

中 华 书 局

1979年·北京

# 满 铁 史 资 料

## 第二卷 路权篇

### 第四分册

吉林省社会科学院《满铁史资料》编辑组

中 华 书 局

1979年·北京

满铁史资料

第二卷　路权篇

（全四册）

吉林省社会科学院
《满铁史资料》编辑组编

*

中　华　书　局　出　版

（北京王府井大街36号）

新华书店北京发行所发行

北京第二新华印刷厂印刷

*

850×1168毫米 1/32　44印张　1058千字

1979年10月第1版　1979年10月北京第1次印刷

印数：0,001—8,800册

统一书号：11018·778　定价：4.90元

# 各卷内容提要

本书是关于日本帝国主义侵华机构——满铁的历史资料汇编，全书共分八卷。第一卷为综合篇，即满铁的设立和发展，日本政府的有关侵华政策，满铁的经营方针、组织机构和职工的状况等；第二卷为路权篇，即日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北铁路权益，及其与其他帝国主义在攫取路权上的争夺；第三卷为交通运输篇，即满铁以其所攫取的铁路及其他交通设施进行掠夺性运输经营等情况；第四卷为煤铁篇，即满铁霸占抚顺煤矿、窃取阜新煤矿和鞍山铁矿，掠夺东北的煤铁和石油资源，压榨中国矿工等状况；第五卷为农工商篇，即满铁通过设立参与公司、投资、贷款和补助金等向我东北农工商各部门进行经济侵略的状况；第六卷为华北篇，即满铁对华北进行经济侵略和设立投资公司的状况；第七卷为附属地、调查篇，即满铁攫取附属地建立殖民统治，进行军事、政治、经济、文化侵略，设立庞大调查机构广泛进行调查活动等情况；第八卷为资金篇，即满铁的股金、公司债的募集，资金的投放，攫取的利润和分配等；最后为附卷，其中包括满铁大事年表、大股东名簿、理监事以上人员简历、满铁出版期刊简介等。本书由吉林大学与吉林省社会科学院分工编纂，吉林大学负责第一、三、五、八卷；吉林省社会科学院负责第二、四、六、七卷和附卷。

# 本卷前言

南满洲铁道株式会社是日本帝国主义对中国的最大殖民侵略机构。它在中国特别在东北地区的侵略，其范围之广，程度之深，为一切帝国主义侵略机构所仅见，远非限于经营铁路，但是铁路确是满铁"经营满洲"的大动脉。在1906—1945年，将近四十年的漫长岁月里，满铁广泛从事的政治、军事、经济、文化等侵略活动，都是在霸占中国铁路的基础上，以"经营铁路"为幌子进行的。本卷的主要内容，就是关于日本帝国主义以满铁为重要侵略工具攫取我国东北铁路权益的历史资料，这些资料反映了日本帝国主义对我国进行殖民侵略的一个重要侧面，同时也反映了日俄等帝国主义列强瓜分我国东北地区的尖锐斗争，和旧中国统治阶级的进一步投降，以及东北人民所进行的日益深入的反抗斗争。

## 一

攫取别国的铁路权益，是帝国主义推行殖民主义政策的必然现象。列宁在分析铁路的发展与殖民地的关系时指出，几个最大的帝国主义国家统治和支配着落后国家的铁路，它们"在亚洲和美洲殖民地及其他国家建筑20万公里的新铁路"①。铁路是一国经济、国防命脉。我国关内铁路为以英美势力为主的帝国主义分别控制，关东铁路则由日俄两个大肆进行军事扩张的帝国主义所霸占。为抢夺中国领土而进行的日俄战争，和后来的"九一八"事变都说明了日俄在东北攫取铁路权益的严重意义。正如毛主席指出

帝国主义“控制了中国的交通事业(海上的、陆上的、内河的和空中的)”，这是它们“使中国一步一步地变成了半殖民地和殖民地”的重要手段之一。②

编入本卷的资料说明：自1906年底满铁成立以来，日本帝国主义为了推行其灭亡中国和称霸世界的大陆政策，在我国东北地区先后发动了四次攫取铁路权益的高潮，每一次高潮都是它的逐步扩张的侵华计划的重要组成部分。

日本帝国主义在1904—1905年的日俄战争中打败了沙皇俄国，而其目的乃在侵略中国。它不满足于仅仅通过不平等的中日会议东三省事宜条约从沙俄手中继承旅大租借地和南满铁路，而更垂涎欲滴地妄图立即把东北地区南半部囊括在自己势力之下。因此，日俄战争后不久，日本帝国主义便向清政府展开大肆攫夺政治、经济权益的活动(如1909年提出所谓东省五案交涉，等等)，发动了攫取铁路权益的第一次高潮。

这次高潮的主要标志是：强制改筑安奉铁路和攫取吉长铁路权益。

安东(今丹东)至奉天(今沈阳)铁路，原是日俄战争期间日军擅自修筑的临时军用轻便铁路，日俄战争后，在中日北京会议上，日本迫使清政府同意将该路加以改良，作为“转运各国工商货物”的经济铁路，继续经营十五年。日本帝国主义的目的是，永久霸占这条铁路，使之成为一条新的陆路交通线，从东北的政治中心沈阳起，经由丹东，贯穿朝鲜半岛，直达日本。后来的历史证明，这条深深插入辽宁腹地的陆路交通线，与南满铁路和大连港这条水陆交通线相配合，在日本帝国主义扩大侵略战争和加紧掠夺中朝两国人民方面，曾起了巨大作用。日本帝国主义为了实现其狂妄野心，当时竟以“最后通牒”迫使清政府就范，用日本守备队的刺刀作掩护强行改筑。接着又夺取了铁路沿线的中国各项行政权和矿产资

源，制造了“铁路附属地”，从而形成为第二条南满铁路。

吉林至长春的铁路权益，沙皇俄国早已染指，但在日俄战前未能实现。日俄战后，在日俄媾和会议上，“俄国确实曾向我帝国(日本)声明，同意由我国修筑吉长铁路；我帝国全权代表即以该声明为条件，才同意将我国的满洲铁路的北端截止于宽城子。”[③](日本原来要求哈尔滨至大连的整个中东铁路南部支线。)日本帝国主义的野心并不止于这条里程不算太长的吉长铁路，还妄图“修筑吉长铁路延长线，使之与日本在北韩修筑的铁路联接”[④]，即实现从日本起、渡日本海、经朝鲜北方港口和会宁直达我国吉林的路线。实际上，“日本早就有过这样的打算，即把这个交通线加到已有的两线——经由海路大连到大陆的一线和从下关经釜山到大陆的一线上，作为第三线。这种打算因日俄战争爆发而急剧表面化。”[⑤]这是日本帝国主义最理想、最捷便的侵略我国东北的路线，它象一把匕首一样，直刺“满蒙”的心脏，以达到“一旦有事，则日军直入，朝发午至，蚕食鲸吞”的目的。因此，日本帝国主义在攫取吉长铁路权益的同时，秘密勘查了吉会铁路预定线，并且在当时日本一手制造的所谓间岛问题的交涉中，公然提出了攫取吉会路权的无理要求。但是，日本帝国主义的侵略，激起了中国人民的极大愤慨。1908 年吉林省人民掀起反帝护路运动的高潮，打击了日本帝国主义及其走狗，使日本的此项阴谋计划迟迟不能实现。

日本帝国主义攫取我国东北路权的第二次高潮，出现在1914—1918 年第一次世界大战期间。日本帝国主义利用西方列强无暇东侵的时机，大肆侵略扩张，1915 年向北洋军阀袁世凯提出了灭亡中国的廿一条无理要求；并于此前后，通过北洋军阀政府窃取了成批的所谓“满蒙五路”和“满蒙四路”权益。“满蒙五路”即：四平街至郑家屯线，郑家屯至洮南线，开原至海龙线，海龙至吉林线，抚顺至山城子或兴京线；“满蒙四路”即：开原、海龙、吉林线，

长春至洮南线，洮南至热河线，洮热线之一点至某海港线。可见，第一次世界大战期间，日本帝国主义的野心急剧膨胀，侵略魔手伸向四方。需要特别注意的是，日本帝国主义又提出一条新的水陆相连的侵华大动脉，即洮热线和洮热线的一点到某海港的铁路，“二港二路”——大连港与南满铁路、大东港与安奉铁路，升级为“三港三路主义”。但是，由于中国人民掀起了以1919年“五四”运动为起点的反帝运动新高潮，纸上的权益未能全部化为现实。只是四郑和郑洮铁路修通了，它是满铁伸向东北地区西部的重要触角。

日本帝国主义扩大对华侵略，无助于它摆脱频繁发生的战后经济危机，1927年又爆发了空前深刻的金融危机，在这种情况下，田中义一内阁召开了臭名远扬的“东方会议”，抛出了所谓“积极政策”，图谋加紧侵略我国、特别从侵略我国东北中寻求出路。为此，三井财阀的头目、满铁总裁山本条太郎，在田中义一的直接授意下，指挥日本驻华使馆武官、奉系军阀的日本顾问、满铁参事等一批高级特务，向当时俨然以北洋军阀最高盟主自居的奉系军阀头子张作霖，强行索取所谓“满蒙新五路”权益，形成了攫取我国东北铁路的第三次高潮。“满蒙新五路”包括：吉林至会宁线，长春至大赉线，洮南至索伦线，吉林至五常线，延吉至海林(牡丹江附近)线。十分明显，日本帝国主义是妄图一举实现东起朝鲜会宁西至我国内蒙索伦的横断东北腹地并可向北部扩伸的铁路体系，为彻底吞并我国东北地区准备条件。面对日本帝国主义的疯狂侵略，中国人民针锋相对，1928年秋发动了东北地区规模最大的一次反帝护路斗争，运动席卷东北三省，各省、县纷纷成立保路会，集会游行，散发传单，指出日寇是“使我一步不得自动，一货不得自运，惟有低首下心，就其桎梏”；表示“吾同胞生命可捐，家庭可抛，而路权不可不争”，愤怒声讨了日本帝国主义的侵略罪行和军阀政府的投降政

策。由于中国人民不畏强暴的反抗斗争，到1931年"九一八"事变为止，满铁同张作霖、赵镇等人签署的所谓新五路契约，始终是一纸空文。

1929年爆发了震撼整个资本主义世界的经济危机，极端脆弱的日本帝国主义，危机格外深重。日本一小撮军国主义势力终于把日本拖上了侵华战争的罪恶道路，发动了震惊世界的"九一八"事变。就在这场血腥的军事侵略过程中，日本帝国主义乘机发动了第四次、也是最大一次攫取东北铁路权益的高潮。1931年10月10日，关东军指示满铁，要利用事变这个"绝好机会""统制满蒙各铁路"。1932年3月10日，傀儡伪满洲国执政刚刚粉墨登场，便遵从其主子的意志，表示将伪满洲国的"已修铁路、港湾、水路、航空等之管理并新路之敷设""委托"日本或日本"所指定之机关"。紧接着，日本帝国主义又接二连三在中东铁路上制造阴谋事件，对社会主义国家苏联施加压力。1935年，苏日经过反复交涉，达成了转让中东铁路的协议。至此，我国东北全部铁路都被日本帝国主义所霸占；满铁一举独占了东北的陆路、水路和空路交通。

但是，霸占我国东北铁路交通，将东北彻底沦为殖民地，仅仅是日本帝国主义妄图灭亡中国、征服亚洲、称霸世界的开始。1937年它们又发动了全面侵华战争即"七七"事变。于是，满铁也大举越过长城，伙同日本侵略军侵占了华北的五千公里铁路。及至1941年日本帝国主义挑起太平洋战争，叫嚷"建立东亚新秩序"之后，满铁又紧密配合，炮制了所谓"大陆铁路计划"，妄图通过中央亚细亚等地，同德、意法西斯势力结成侵略枢轴，共同蹂躏世界。

日本帝国主义攫取我国铁路权益的历史过程，充分反映了帝国主义贪得无厌的侵略野心，雄辩地说明了殖民主义必然导致霸权主义。

## 二

帝国主义攫取铁路权益的过程，必然伴随着帝国主义之间争夺势力范围的尖锐斗争。这种斗争，在我国东北地区，由于几个帝国主义强国都来参加，显得格外复杂。但是，归根结底，在我国东北地区南北分霸、对峙的日俄两国的角逐，是这一斗争的主要矛盾。新起的帝国主义强国日本决心取沙皇俄国而代之；而沙皇俄国不但力图固守，还想对失掉的东西得到新的补偿。

沙皇俄国是最先入侵我国东北的帝国主义强盗。在铁路方面，1896年，沙皇和清政府签订密约，在共同防御日本侵略的招牌下，开始修筑了横贯吉黑两省的铁路干线——中国东省铁路（中东铁路）。1898年，沙俄又以德国强占胶州湾为借口，强占了旅顺、大连，并取得了纵穿辽吉两省的中东铁路支线的修筑权。1899年4月28日英俄签订了关于在清国铁路利益的协议，英国承认长城以外包括整个东北属于沙俄势力范围。因此，在日俄战争之前，主要是沙皇俄国在我国东北称霸，只是在辽西走廊，即关内外铁路（北宁铁路）的关外段上，英帝国主义拥有某些权益。

日俄战争的结果，改变了这种格局。沙皇俄国继续称霸松花江以北，日本成了南半部的主宰，英国开始强调其在辽西的利益，美国则试图一举取代日俄两国的侵略地位。当时的我国东北成了所谓远东的巴尔干，几个帝国主义强国虎视眈眈，都想夺取这块战略要地。但日俄两国在我国东北是既得利益的握有者，它们完全瓜分了整个东北的势力范围，尽管美帝国主义跃跃欲试，垂涎三尺，尚难于立定脚根。

日俄战后，美帝国主义曾经炮制并提出了一系列旨在驱逐沙俄、遏制日本、染指东北路权的侵略计划。1905年7月，日俄两国由美国斡旋在朴茨茅斯进行媾和谈判的时候，美国铁道大王哈里

曼即首途赴日，同日本政界首脑谈判收买南满铁路的问题，以便“把美国的运输体系与远东地区联系起来”，实现其环球铁路体系的计划。哈里曼企图首先说服日本，然后再动员俄国出让中东铁路。1907年美国驻奉天总领事、哈里曼的女婿司戴德与清政府制定了修筑新法(新民至法库)铁路和设立东三省总银行的计划，这一计划后来又与英国保令公司发生了联系。1909年美国先后提出了锦瑷铁路计划和满洲铁路中立化计划，前者是修筑一条与南满、中东两铁路对抗的南起锦州北至黑龙江岸瑷珲的大干线；后者则是一项更为庞大的计划，即“由国际共同经营满洲各铁路”，“把这些铁路归并到一个经济、科学而又公正管理体系之下”。⑥美帝国主义提出的这些计划，遭到了日俄两国的坚决反对，促进了日俄两国的妥协与勾结。1907年日俄签订密约，明确划分了势力范围；1910年再次签订密约，“彼此承认各自在其地区内为维护其利益自由采取一切措施的权利”。⑦

但是，这一切并没有消除日俄之间的矛盾和斗争。例如，在锦瑷铁路问题上，日俄之间在表示“互相保持协调”的背后，各怀鬼胎，进行了微妙复杂的斗争。为了代替锦瑷铁路，俄国曾经提出一个从张家口经库伦然后再北达恰克图的铁路计划，即妄图实现恩格斯在《俄国在远东的成功》一文中早已预见的计划。日本获悉此项计划之后，认为它对日本“既有一利，又有一害”，一方面它可以“取消锦瑷铁路”，另一方面它“将使俄国势力引入华北”，并“对南满铁路难免没有不利影响”。于是，日本决定，既不反对俄国的提案，又不改变原定的同各国一道参加锦瑷铁路的立场，并保留将来修筑由南满铁路某站至张恰铁路的路线。可见，沙皇俄国想大捞一把，日本则将计就计。后来，当美国的锦瑷铁路计划遭受挫折的时候，1911年沙皇俄国又同英国资本家策划齐齐哈尔至墨尔根的铁路和从齐齐哈尔经洮南府到北京的铁路，对此，日本予以严重注

视。1913年日本与中国签订的"满蒙五路协定"，便具有对抗沙俄的性质。沙俄亦曾指令中东铁路当局拟定了"北满铁路计划"。

第一次世界大战和苏联十月社会主义革命，改变了远东国际关系和帝国主义的力量对比。欧美列强的无暇东侵和大规模的军火生意，给日本提供了对外扩张的有利时机和积累资金的重要渠道。它趁机夺取沙皇俄国在华侵略利益。1916年俄国外交大臣米海伊大公访问日本皇室，日俄之间开始了下述问题的谈判："日本政府向俄国政府提供军火援助，俄国罗曼诺夫政府为了对此种援助给予报偿，拟将第二松花江至宽城子间的中东铁路转让日本，并承认松花江一部分航行权。"罗曼诺夫王朝垮台后，克伦斯基的临时政府继续谈判，并同意签订协定，但是，临时政府也迅速崩溃了。日本政府认为"此后事态的发展很难逆料"，决定立刻与俄国大使签订克伦斯基政府表示过同意的备忘录，即日本以二千三百万日元取得老烧锅以南至宽城子的中东铁路，并且"俄国政府放弃从秀水站的村落起的松花江上游航行权"。十月革命的炮火，使这一协定变成废纸。但是，日本野心不死。帝国主义武装干涉苏联十月革命期间，日本帝国主义发动了夺取中东铁路的新攻势。日本军队借口"中日共同军事同盟"开入中东铁路沿线，但铁路的管理仍掌握在沙皇俄国的残余势力手中。另外，还有美国的激烈竞争，当时美国曾派遣一个庞大的所谓"技术团"进驻西伯利亚铁路和中东铁路。日本曾煞费苦心地设计了种种方案，包括利用白匪武装夺取、收买中东铁路头目、进行所谓财政援助，等等，结果一无所获。

1924年中苏之间先后签订了《北京协定》和《奉天协定》，中东铁路开始由中苏共管。但是，中东铁路的存在毕竟是日本向北半部进行侵略扩张的严重障碍，因此，日本继续推行其破坏和夺取中东铁路的一贯政策，加紧向北半部侵蚀和渗透，利用一切可乘之

机，攫取路权。

滨黑铁路（哈尔滨至黑河）原是沙皇俄国通过中东铁路攫取的铁路权益。1916年3月俄亚银行与北洋军阀政府签订了修筑该路的契约，但因第一次世界大战和十月革命，俄亚银行无力发行公债，不得不采取日俄合资的方针。日本自然乐于插足该路。1919年俄亚银行与日本横滨正金银行签订了组成滨黑辛迪加的协定。可是当转向中国进行交涉的时候，适逢中国人民反帝爱国的“五四运动”，军阀政府慑于人民的反对，未敢允准。此后中国自资筑路运动抬头。1925年，满铁获悉中国方面的滨黑铁路一部分呼海线（呼兰至海伦）计划后，立即借助张作霖的力量渗入该路。日本的主要目的是，阻止该路修成五呎轨距，以免成为中东铁路的支线。但是，日本避免公开露面，竭力隐在幕后以求达到目的。结果材料由满铁供应，工程通过白卫分子奥斯特罗莫夫承包。满铁渗入呼海铁路，无异于在中东铁路的背后插了一刀。

洮昂铁路（洮南至昂昂溪）不仅威胁着中东铁路，而且其延长线昂昂溪至齐齐哈尔段，可拦腰截断中东铁路。日本帝国主义为了获得这条铁路权益，作为诱饵，同意由中国自建奉海铁路并放弃早已攫取的开朝铁路（开原——朝阳镇）的借款权。1925年，满铁与东北地方当局签订洮昂铁路建造合同。它事实上是满铁在我国东北的四大借款铁路之一，满铁拥有一系列特权。它与四洮铁路连接，构成了一条对满铁极为有利的“营养线”。当时苏联明确表示，该铁路“不仅是对中东铁路的严重打击，同时也不能不说是对俄国的军事设施。”⑧ 但是强盗只能用强盗的逻辑为自己的罪恶行径辩解。1925年3月24日日本驻华公使馆宫川翻译官回答苏联驻华大使加拉罕的质问时，声称：“即使日本势力万一有扩张到北满的情况，也只能说是由于贵国废除旧条约政策所产生的自然结果。”⑨

不过，外强中干的日本帝国主义在向我国东北地区北部扩张势力的时候，还是力求“防止刺激俄国感情”的。它们在炮制所谓“满蒙铁路网计划”时，对于指向北半部和中东铁路的线路，进行了精心的策划，在程序与方法上也反复会商。1927—1928年满铁向张作霖索取的所谓“满蒙新五路”，即吉会、长大、洮索、吉五和延海等五路。其实质虽说是以反苏为借口，首先侵略我国东北三省，但也构成包围中东铁路势态，有对苏的一面。在1927年日本政府召开的东方会议上，日本军部提出的铁路线包括东西横断的吉会线、白音太拉至林西线，和向北展开的洮索线、长大线、呼兰至墨尔根线、齐齐哈尔至昂昂溪横断中东线以及会宁（在朝鲜境内）至宁安线等，军事性质十分明显。同时日本军部在规划吉会线时也以美国为假想敌：“日本与美国、俄国同时开战时，该线扼制着通往对马海峡和桦太方面的道路，可使日本海如内海自由输入大陆的物资，以对付美国；同时另方面，从对俄国方面的必要上看，要出兵满蒙，只靠朝鲜铁路就不足分了，因此修筑该线是重要的。”⑩一石三鸟，已经预示着日本发动太平洋战争的到来。

这里需要略加说明的是：1919年5月，美国发起组织了联合侵华的美英法日的新四国银行团，该团决议“将来的借款事业和一切现存的契约和借款选择权，将进行公募者，全部视为共同事业。”“各国团体须将其所有或管理的此种契约及选择权的全部提供给借款团。”⑪日本认为，美国组织新银行团的意图是“在各国合作的形式下，以箝制日本的对华活动为主要目标，使日本吐出它在满蒙已经获得的既得权益。”⑫因此，在确认银行团决议的同时，表示“无疑的，确认这一决议不能理解为使日本在满洲及东部内蒙古的特殊权利和利益受到任何不利影响。”美英等国虽然反对日本这种“满蒙除外”的要求，但日美银行团终于达成协议：除洮热线及洮热线的某一地点到某海港的铁路权益提供给银行团之外，日本在

"满蒙"的其他权益均不受约束。实际上，日本提供给银行团的上述权益，也是有名而无实。为了达到直接威胁中东铁路的目的，日本在攫取前述洮昂铁路权益时，公然向四国银行团宣称："本计划在性质上完全在借款团活动范围之外"。[13] 银行团的约束对日本根本不起作用，日本帝国主义决心独霸"满蒙"。

## 三

帝国主义在进行殖民侵略过程中，无不把殖民地、半殖民地国家的反动派作为自己的侵略工具的。从日本帝国主义攫取我国东北铁路权益及其与俄美等帝国主义争夺我国东北势力范围的史实中，可以使我们清楚地看到，晚清政府、北洋军阀(包括奉系军阀)、伪满汉奸卖国集团屈膝投降、卖身求荣、丧权辱国的丑恶嘴脸。在"九一八"事件前后，国民党蒋介石政府的卖国投降政策，更达到无耻的高峰。正如毛主席所指出的"假如没有这一群卖国贼，日本帝国主义是不可能放肆到这步田地的"。[14] 当时日本帝国主义羽毛未丰，正是这些卖国政府助长了日本帝国主义的凶焰。

当日本帝国主义战胜沙皇俄国，回过头来要求清政府承认其继承沙俄的侵略地位，并索取新的权益的时候，清政府所推行的"以夷制夷"政策，是彻头彻尾的开门揖盗、引狼入室的卖国投降政策。新法铁路问题和锦瑷铁路问题的发生，都和清政府的这一政策有密切关系。清政府中的一帮人认为，"非借外人之款不足经营东省，尤非借外人之力无由牵制日俄"。[15] 事实上，这一政策，不仅刺激了美英等帝国主义的侵略欲望，而且，由于暴露了清政府的无能，反而招致日俄帝国主义更疯狂的侵略。日本帝国主义利用其战胜沙俄的余威，得陇望蜀，咄咄逼人，1909 年 8 月 6 日借口安奉铁路问题，向清政府发出最后通牒，并以武力相威吓，于是清政府立刻软化下来，不仅在安奉铁路问题上，满足了日本帝国主义的要

求，而且，当时正在进行的所谓东省五案交涉和所谓间岛问题交涉，也急转直下，满足了日本侵略者的贪欲。

北洋军阀政府更是彻头彻尾的投降派，北京政府如此，东三省地方政府也是如此。一小撮军阀买办，把国家权利一批又一批地当作商品做交易，从帝国主义主子那里换取政治支持和金钱贿赂。他们甘心充当帝国主义的附庸，帝国主义则妄图通过他们把整个中国沦为殖民地。

大卖国贼袁世凯在这方面干的尤为突出。现已清楚，1913 年 10 月 5 日的中日“满蒙五路”换文，既是日本帝国主义攫取的赃品，也是袁世凯进贡的礼物。刚刚当上大总统的袁世凯，为了争取日本帝国主义撑腰，派密使赴日，很快就达成这笔交易。1915 年日本帝国主义提出灭亡中国的廿一条无理要求后，袁世凯立即允诺：“南满洲及安奉铁路之期限，均展至九十九年”，并“从根本上改订吉长铁路借款合同”，即由满铁“委托经营”。第二年，袁世凯为了“再高升一步”登上“洪宪皇帝”的宝座，竟又出卖了四郑铁路权益。事后，经办此事的正金银行北京分行经理小田切喜笑颜开地报告称：“此项活动是恰好选择中国政府改变国体问题重视我国意向的时候进行的，因而获得了预期的效果。”⑯

袁世凯在全国一片讨袁声中毙命之后，北洋军阀政府分裂为亲日派的皖系和亲英美派的直系，其中亲日派因日本战时膨胀和提出廿一条等原因而处于优势地位。不过，在侵略我国东北方面，日本帝国主义还急需一个更得心应手的走卒。实际上，这也是日俄战后日本帝国主义的既定国策，即努力扶植和利用地方实力派。而早在日俄战争期间就曾经向日俄侵略者投机效劳过的地主武装头目张作霖，这时已经成为称霸东北的奉系军阀头子，并且在“统一”东北过程中，正竭力寻求日本帝国主义的支持，多方谄媚、讨好；日本帝国主义也日益看中了张作霖其人，不断地给以政治和经

济上的支持。1921 年 5 月，当日本确信“张作霖确有决心依靠日本”之后，内阁会议作出专门决议，对张作霖“直接间接予以援助”“以确保我方在满蒙的特殊地位。”⑰很明显，日本帝国主义已决心假张作霖之手扩大侵略以控制我国东北地区了，特别在向北半部进行扩张方面，由于存在着复杂的国际关系，张作霖在日本眼中有着特殊的用场。上述决议中就明显规定：“通过张作霖之手对中东铁路进行贷款，依靠他的力量促动中东铁路厅改筑南部支线。”其他在呼海铁路、洮昂铁路以及吉敦铁路问题的解决上，日本帝国主义也无不充分利用了张作霖这个工具。作为报偿，张作霖等人则获得了政治上的支持和大量以“筹备费”为名的贿金。大肆行贿也是日本侵华的一项政策。1923 年满铁提交给日本政府的一篇报告中称：“筹备费等款，在中国国情上是不可避免的，没有它几乎办不成任何事情”。⑱ 其实，这类费用最后都构成借款的一部分，日本帝国主义并不掏分文，一旦路权到手，铁路通车，就会捞回来，还能由此取得高利。据满铁的材料，只在洮昂铁路问题上，张作霖等人就获得“筹备费”六百万日元。这是日本帝国主义支持军阀割据的方式之一；当然也是军阀政客填充私囊的重要财源。它们每拱手出让一批国家利权，几乎都从日本帝国主义手中取得相当可观的收入。

但是，由于人民群众反帝爱国运动不断高涨，投降派卖国也不得不有所顾忌。1927—1928 年，满铁总裁山本条太郎索取“满蒙新五路”大批权益时，张作霖就表现得有些踌躇。当时，张作霖正在北京，面对国民党新军阀的北伐军，准备逃回东北。就在张作霖及其僚属签署了“新五路”契约之后，返回东北的途中，日本关东军炸死了他。日本帝国主义将张作霖置于死地，并非是张作霖卖国不力，而是侵略者换马的需要，是推行加紧侵华政策的必然后果。田中义一的“积极政策”的实质就是加速吞并“满蒙”，把我国东北

彻底沦为殖民地。在这种情况下,日本帝国主义者认为,握有强大兵权而又野心勃勃的张作霖,不利于日本巩固地控制东北,一旦他与蒋介石的北伐军握手言和,会倒向美英一边,给日本带来麻烦。这一点,从所谓“满蒙新五路”交涉的有关函电中可以得到证实。日本帝国主义对其走狗张作霖,一向有所怀疑,认为他“是个相当狡猾的人”,因而在一定条件下对他“断然采取积极手段”,也是很自然的。

为了把我国东北彻底殖民地化,日本帝国主义迫切需要完全唯命是听的傀儡,而这种彻头彻尾的傀儡也终于出现了。“九一八”事变后,日本帝国主义拼凑伪满洲国傀儡政权,网罗了一批经过多年豢养的封建余孽、军阀政客和洋奴买办,组成了一个专用的汉奸卖国集团。对侵略者来说,这一群卖国贼的妙用在于他们那一身奴颜与媚骨:点头称是,举手赞成,开口便是侵略者想说而不便说的话。请听,关东军参谋长就铁路问题对一个汉奸的一席话吧:“把满洲国的铁路置于日本的控制之下,也就是自己国家的动脉被别国人使用,让人看起来是不大自然的。可是,如果真心倡导日满合作主义的话,利用日满两国中最富有经营铁路经验的、握有优秀技术的机关,偿清债务,建造新线,富国利民,是最有利的方法。象这类问题,由日本人口中说出来很难进入满洲国人的脑袋。所以,关于此点,切望阁下努力以赴。”[19]这就是汉奸傀儡的使用价值,而这个价值正是日本帝国主义实行殖民统治所常常不可缺少的。

## 四

帝国主义在进行殖民侵略过程中,总是制造种种谎言以掩盖事实,但事实却无情地戳穿了谎言。充斥在本卷日伪史料中的花言巧语,正好是本卷所反映的日本帝国主义侵略罪行的绝妙的自我讽嘲。

日本帝国主义在侵略我国东北地区过程中，一贯大肆鼓吹的，首先是所谓“开发”论，按它们的说法，攫取路权、经营铁路，为的是“满蒙开发”。

我们且不说日本帝国主义以满铁为工具，对我国人民大肆进行镇压与掠夺的罪行，这方面的情况，将在本书其他卷中清楚看到；仅仅从日本政府和满铁为攫取铁路权益而炮制的一些政策、计划中，就可以了解，它们所说的“开发”究竟是什么货色。

第一次世界大战后，日本政府开始炮制大规模的所谓“满蒙铁路计划”。1923 年满铁向日本政府建议：“俄国恐怕不出二、三十年必将在恢复的途程上取得长足的进步，而再以强俄的姿态试图积极推行其远东政策，这是不难预料的。在这之前，我国如不能倾注全力迅速完成满蒙的铁路网，在开发满蒙中前进一大步，并培植好牢不可拔的势力，将用什么防备俄国的进攻呢？同时，不能不看到，一般的外交关系也将日趋复杂，还可以预计，我方如不周到的做好准备和不断的努力，满蒙地区中国官民的动向也将日益对我不利。”因此，满铁认为“发展和普及”交通“不容一日或缓”，并大声疾呼：“大和民族必须首先求生于满蒙”。⑳ 勿须多加剖析，其“开发满蒙”之真意，已经明白地招供了。1925 年，满铁在日本政府的指使下，终于炮制了一个二十年内修筑三十五条线，总长八千八百公里的所谓“满蒙开发铁路网计划”，此后，便根据这一计划强暴干涉和破坏中国铁路建设。1926 年 9 月，日本闻知中国方面修筑打通铁路（打虎山至通辽）后，接连照会中国表示“不能默视”，要求“停止现在进行中之工程”。同年 11 月，吉林省方面着手修筑吉海铁路（吉林至海龙），日本声称这是“擅自进行我方（日本）特别重视的铁路计划”，因而表示“抗议”。请看，就是这样的强盗逻辑，在中国境内，只许我外来的日本进行“开发”，不许你中国人自行修筑铁路！依此类推，对抗与夺取中东铁路的目的，不言而喻，自然也

出自于所谓"开发满蒙"了。关于修筑吉会铁路的目的，日本侵略者也是供认不讳的：不仅在军事上"当大陆一旦有事，要派兵之际，就可以利用该线从日本国内各地同时出兵，一举冲入敌人腹地断绝其后路，以达到先发制人"；而且该线的"经济价值亦早为日本所注目"，它"横贯南北满中间"，"是无限宝库"。[21] 正因为如此，日本帝国主义为了实现该铁路计划可以说已经达到了梦寐以求的程度。至于"九一八"事变后，满铁控制东北铁路的目的，更是举世周知、昭然若揭了。

日本帝国主义侵略与掠夺我国的另一个骗人口号是"中日共存共荣"。照它们说来，它们向中国进行铁路贷款，攫取路权，也是为了中国，甚至"给中国带来现代文明"。

好吧！那就让我们看看，帝国主义的贷款，究竟是援助，还是压迫、奴役殖民地、半殖民地人民的政治经济手段。

吉长铁路是满铁的第一条借款铁路，1909 年 8 月满铁与清政府签订了二百五十万元的借款合同，1910 年基本建成，但因有较大的隧道工程，1911 年清政府要求正金银行通融二、三十万元，以利工程的进行。日本认为，这是卡住中国脖子，进一步攫取各项利权的大好时机，于是日本驻华大使指示正金银行："日本早在等候机会把吉长铁路，不仅是工程而且所有监督权收归自己之手，因此，本借款应婉言予以拒绝，一俟对方更加穷困，再相机达到我方的愿望。"[22] 1913 年由于军阀政府为了扑灭二次革命(讨袁军)，需要增加军费，吉长铁路来自北京的少许资金供应也完全断绝，不得不再次向满铁借款。满铁则借机要求种种条件，诸如"吉长铁路的运费，应随时同满铁协商"；"此次借款不能看成是旧借款的增借或追加"；"营业处长应从日本人中采用"；"运输主任采用日本人"，等等，不一而足。及至 1915 年日本向中国提出灭亡中国的廿一条无理要求后，满铁终于达到了目的。1917 年 10 月重新签订"吉长铁

路借款合同”，从此吉长铁路便归满铁“委托经营”，会计、运输、工务三处主任均由满铁人员担任，“管理实权悉操外人之手”，他们专横跋扈、浮滥开支，使吉长铁路陷入深重的债务负担之中，不能自拔。吉长铁路如此，吉敦、四洮、洮昂等路亦毫无例外。债务奴役是满铁扩张路权、操纵中国路政的基本手段。这四条铁路不仅路权旁落，而且借款条件极端苛刻，致使铁路无力偿债，“利复起利，逐年滚算，积累无穷”。截至1929年12月31日为止，该四路欠日金一亿一千三百八十三万二千余元，而四路总长只有九百八十公里，“负债如此之巨，实在惊人”。该四路中，除吉长铁路有时尚可勉强偿付一部分本息之外，“其余各路或仅能维持营业或不敷开支，付息尚感不足，遑论还本”。1929年吉敦、四洮、洮昂三路共亏损一千余万元，穷困情况可想而知。事实完全证实了列宁的英明论断："建筑铁路似乎是一种简单的、自然的、民主的、文化的、传播文明的事业”，而事实上帝国主义已“把这种建筑事业变成对10亿人民（殖民地加半殖民地），即占世界人口半数以上的附属国人民，以及对‘文明’国家资本的雇佣奴隶进行压迫的工具。”㉓

帝国主义总是要欺骗人民的。“九一八”事变后，当日本帝国主义全部夺取我国东北水陆交通设施时，又提出一个所谓“日满合作”的骗人口号。请看：“日满”之间是怎样“合作”的吧：前面已经提到的1932年3月10日伪满洲国傀儡向关东军交出的字据，是日本政府、军部和满铁预谋炮制的，它规定伪满洲国的首脑必须一上任就拱手交出作为国防、经济命脉的水陆交通网。在溥仪画押交出上述字据的同一天，3月10日关东军司令官与满铁总裁就签订了所谓“关于铁路、港湾、河川委托经营及新建协定”。其中规定："军方（指关东军）将满洲国的铁路、港湾、河川（包括附属事业）委托满铁经营”，“军司令官得以指挥、监督满铁总裁”，铁路收益“作为担当维护满洲国国防及治安的日本军队的费用”。8月17

日，在“绝对保密”的情况下，关东军司令官与伪满国务总理签订了所谓“关于满洲国铁路、港湾、水路、航空路的管理及新线建设管理协定”。但是，由满铁管理和建设交通设施，不可能是秘密进行的。因此，它们又继续炮制满铁同伪交通部的“委托经营”合同。这个合同是1933年2月初旬突击签订的，合同本文是关东军与满铁预先决定的，从所谓“国务院会议”、“参议府会议”、“说服”伪满傀儡到一字不改的“签字”总共只有四天功夫，在此之前，包括伪满交通部的“总长”在内的伪满大人物概不知情。根据这个合同，伪满洲国交通部对水陆交通事业无权过问，以致使汉奸们都感到过于难堪。伪满交通部总长就曾经声称：“交通部作为行政机关没有监督权，面子上太不好看。”然而，主子何须照顾走狗的“尊严”。所谓“日满合作”，就是要把伪满洲国的一切都“合作”给日本帝国主义，难道还会有其他解释吗?!

**注**

① 列宁:《帝国主义是资本主义的最高阶段》，人民出版社1964年版，第88页。

② 《中国革命与中国共产党》，《毛泽东选集》，合订本，1967年版，第591页。

③ 日本驻华公使致日本外务大臣函(1907.4.20)，《日本外交文书》，第40卷，第2册，第365—368页。

④ 日本驻华公使致日本外务大臣函(1907.3.1)，同上书，第341—343页。

⑤ 满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第五节，第一项，第2—13页。

⑥ 美国驻日大使致日本小村外务大臣函(1909.12.18)，日本外务省档案胶卷，PII，P.V.M2，第3273—3280页。

⑦ 《日俄密约》(1910.7.4)，《日本外交文书》，第43卷，第1册，第154页。

⑧ 日本驻华公使致日本外务大臣函(1925.4)，日本外务省档案胶卷，S 173，6192.25，第6—10页。

⑨ 同上。

⑩ 日本外务省档案胶卷，MT 274，MT 1、7、3—80，第1316—1339页。

⑪ 银行团会议决议(1919.5)，《满铁关系条约集》别册，第二辑，第886—888页。

⑫ 日本外务省:《满蒙铁路问题和外国关系》(1927)，日本外务省档案胶卷，P 57，P.V.M 23，第1043—1058页。

⑬ 《正金银行关于洮昂铁路合同致四国借款团备忘录》(1926.3.24)，满铁调

查部:《满洲交通史稿》,第十四章,第一节,第 116 — 117 页。

⑭ 《论反对日本帝国主义的策略》,《毛泽东选集》, 合订本, 1967 年版, 第 130 页。

⑮ 东三省总督锡良奉天巡抚程德全电外务部,见《清季外交史料》。

⑯ 小田切万寿之助: 《关于四郑铁路借款交涉经过报告》, 中国社会科学院经济研究所藏档, 第 325 — 885 号。

⑰ 日本阁议决定(1921 . 5 . 21),《日本外交年表并主要文书》, 上, 第 524 — 525 页。

⑱ 满铁提交日本政府的建议: 《关于促进修筑满蒙铁路问题》( 1923 . 11 ), 打字件。

⑲ 满铁:《满洲事变后国有铁道处理经过报告概要》,极秘,打字稿。

⑳ 同⑲。

㉑ 满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第五节, 第一项, 第 2 — 13 页。

㉒ 满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第三节,第一项。

㉓ 同①,第 6 页。

# 本卷编辑说明

一、本卷的主要内容，是关于日本帝国主义以满铁为主要工具，在我国东北地区攫取铁路权益，和在攫取我国东北铁路权益问题上同其他帝国主义进行尖锐斗争的历史资料。关于满铁在华北等其他地区攫取路权，和关于满铁的掠夺性的铁路运输的史料，将分别编入其他卷内。

二、编入本卷的史料，主要选自日本政府和满铁的档案、内部资料、手稿、期刊等。中文书刊资料选用较少。关于约章，凡«中外旧约章汇编»中已有者，均未选用，仅注明出处，以便读者查阅参考。西文资料只选用个别必要者。但关于日苏让受中东铁路问题，较集中地选用一部分«真理报»发表的文件和资料。

三、本卷史料，除少量中文资料外，大部分是根据日文资料翻译的。关于满铁的机构、职务等专用名称，凡是过去的历史文献（如约章）通常使用的，或者有特定含义无确切的中文词可以代替的，均保持原名称，以免混乱，如“南满洲铁道株式会社”、“公所”、“出张所”、“课”、“社长”、“社员”、“嘱托”，等等。

四、关于资料的编排，文件资料分问题按时间顺序编排；综合性资料和书刊资料，根据不同情况，与文件穿插编排在一起，这类资料编排的前后，不表示重要与否，主要是为了阅读方便。文件带有标题，书刊资料加了提示性标题。为保持文件资料的原貌，一般不加删节，凡删节之处，均系内容重复或无关重要部分。删节和校勘，均写在〔　〕之内。

五、少数节项和资料加了按语，放在资料之前。关于注释，字

数少者，直接写在文内，用〔 〕括起；字数多者，写在出处之下，标明"编者注"，不用〔 〕。

六、关于年代，除文件标题一律使用公元外，各种资料内的年代均保持原状。本卷最后附有《年代对照表》。

七、本卷在选材、翻译、编辑等方面，可能存有许多缺点、错误，请读者提出批评。

* * *

解学诗同志为本卷主编，黎光、郭燕顺、金泰相同志分别参加部分选编、翻译和校对工作。

在本书编辑过程中，承蒙宋振庭、陈翰笙、严中平、黎澍、李新、佟冬、关梦觉、丁名楠、龚书铎、宓汝成等同志的热情关怀与指导；

协作单位吉林大学《满铁史资料》编辑组陈本善、苏崇民、高晶等同志积极帮助；

中国社会科学院经济研究所、原东北档案馆、旅大档案馆、沈阳铁路局工会图书馆、北京图书馆、中国科学院图书馆、吉林省图书馆、吉林师范大学外国问题研究所等单位在图书资料方面大力支持。

对此，一併表示衷心的感谢！

# 总　目　录

**第一部分　日俄等帝国主义对我国东北铁路权益的尖锐争夺**……………………………………………… 1

一　美国收买南满铁路失败……………………………… 3

二　日本阻挠以美英为背景的新法铁路计划……………… 50

三　日俄英美围绕锦瑷铁路问题的矛盾斗争……………… 91

四　日俄联合反对美国提出的满洲铁路中立化计划…… 160

五　日本反对将“满蒙”路权提供给美国拼凑的新银行团…………………………………………………… 209

附：锦朝铁路修筑问题…………………………………… 241

六　满铁为对抗中东铁路渗入滨黑铁路，签订呼海铁路材料供应合同…………………………………… 259

七　俄日私相交接中东铁路长春至老烧锅段未遂，日本继续图谋染指中东铁路…………………………… 322

〔以上第一分册〕

**第二部分　日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北大批铁路权，破坏中国铁路建设**……………………… 371

一　强行改筑安奉铁路，擅自架设鸭绿江桥…………… 373

二　吞并大石桥至营口铁路……………………………… 427

三　攫取吉长铁路经营权………………………………… 437

四　阴谋攫取吉会路权…………………………………… 513

五　“包工”修筑吉敦铁路………………………………… 562

六　窃取“满蒙五路”和“满蒙四路”权益………………… 609

七 贷款修筑四洮铁路和对四洮铁路的压榨…………… 648

〔以上第二分册〕

八 “承造”洮昂铁路，策划修筑横断中东铁路的昂齐支线……………………………………………… 727

九 通过日商渗入溪城、金福、开丰等铁路…………… 787

十 日本政府和满铁炮制庞大的“满蒙铁路网计划”，阻挠中国铁路建设………………………… 832

十一 “满蒙新五路”交涉和中国人民反帝护路运动高涨………………………………………………… 910

十二 1931年日本玩弄的铁路谈判的骗局 ……………1040

〔以上第三分册〕

**第三部分 “九一八”事变后满铁霸占我国东北全部铁路交通**…………………………………………………1075

一 满铁在关东军指使下垄断东北铁路交通经营权……1077

二 日本对中东铁路的破坏与收买，满铁接管中东铁路………………………………………………………1190

〔以上第四分册〕

# 第一分册目录

第一部分　日俄等帝国主义对我国东北铁路权益的尖锐争夺 …… 1

一　美国收买南满铁路失败 …… 3

二　日本阻挠以美英为背景的新法铁路计划 …… 50

三　日俄美英围绕锦瑷铁路问题的矛盾斗争 …… 91

四　日俄联合反对美国提出的满洲铁路中立化计划 …… 160

五　日本反对将“满蒙”路权提供给美国拼凑的新银行团 …… 209

附：锦朝铁路修筑问题 …… 241

六　满铁为对抗中东铁路渗入滨黑铁路，签订呼海铁路材料供应合同 …… 259

1　俄亚银行与正金银行签订滨黑铁路契约 …… 259

2　满铁策动吴俊陞签订呼海铁路材料契约 …… 297

七　俄日私相交接中东铁路长春至老烧锅段未遂，日本继续图谋染指中东铁路 …… 322

1　第一次世界大战期间日俄关于让售中东铁路南段的谈判 …… 322

2　帝国主义武装干涉苏联十月社会主义革命前后日本处心积虑夺取中东铁路 …… 339

# 第二分册目录

第二部分　日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北大批路权，破坏中国铁路建设……371

一　强行改筑安奉铁路，擅自架设鸭绿江桥……373

1　日方发出最后通牒，清政府妥协……373

2　中国人民强烈反对日方在安奉铁路问题上的强盗行径……412

3　日本在鸭绿江中国一侧擅自架桥……417

二　吞并大石桥至营口铁路……427

三　攫取吉长铁路经营权……437

1　利用新奉铁路讹取吉长路权……437

2　吉长铁路要求借款，日本提出种种条件……469

3　日本提出“廿一条”无理要求后取得吉长铁路经营权……483

4　吉长铁路在满铁人员操纵下负债累累……500

四　阴谋攫取吉会路权……513

1　日本攫取吉会铁路的阴谋活动由来已久……513

2　日本银行团与满铁攫取吉会路权的阴谋未逞……525

3　满铁赞同延长天图铁路以实现吉会铁路……538

附：日商勾结中国地方官绅修筑天图轻便铁路，架设图们江桥……549

五　“包工”修筑吉敦铁路……562

1　吉敦铁路承造合同的签定……562

2　许世英内阁决定取消合同，满铁悍然拒绝并积极准备施工……574

3　向张作霖提供“筹备费”和追加六百万元工程费的真相……583

4　工程过劣，工费奇昂……590

5　拖延合并吉长、吉敦两铁路……605

六　窃取“满蒙五路”和“满蒙四路”权益……609

1　“满蒙五路”……609

2 “满蒙四路” 624
七 贷款修筑四洮铁路和对四洮铁路的压榨 648
1 四郑铁路合同的签订 648
2 四洮铁路合同的签订和满铁向北洋军阀政府预借五百万元问题 673
3 郑通支线开始修筑和郑洮铁路高利率短期借款 699

# 第三分册目录

第二部分　日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北大批路权，破坏中国铁路建设（续）

八　“承造”洮昂铁路，策划修筑横断中东铁路的昂齐支线……727
1　洮昂铁路承造合同签订经过……727
2　日本向新银行团提出备忘录声称洮昂铁路在借款团活动范围之外……750
3　中东铁路方面抗议修筑洮昂铁路……753
4　满铁对洮昂铁路的榨取和干涉……761
5　满铁积极策划修筑横断中东铁路的昂齐支线……776

九　通过日商渗入溪城、金福、开丰等铁路……787
1　溪城铁路……787
2　金福铁路……803
3　开丰铁路……810

十　日本政府和满铁炮制庞大的“满蒙铁路网计划”，阻挠中国铁路建设……832
1　铁路网计划和攫取路权的方针……832
2　无理抗议中国修筑打通线……873
3　阻挠中国修筑奉海线及梅西支线……881
4　无理抗议中国修筑吉海线……888
附：中、日铁路计划表和满铁技师穗积的私见……900

十一　“满蒙新五路”交涉和中国人民反帝护路运动高涨……910
1　“东方会议”后田中内阁决定向张作霖进行铁路交涉……910
2　山本条太郎、张作霖协约的成立……947
3　洮索、长大、敦老、老图铁路合同签订经过……964
4　张作霖被炸死，铁路合同终未履行……988
5　我国各地爱国学生和各界人士积极开展反帝护路运动……1000
6　日本政府和满铁关于1928年中国人民反帝护路斗争情况的调查与报道……1024

十二　1931年日本玩弄的铁路谈判的骗局……1040

# 第四分册目录

第三部分 “九一八”事变后满铁霸占我国东北全部铁路交通……1075
一 满铁在关东军指使下垄断东北铁路交通经营权……1077
1 夺取东北铁路、水运权益的经过……1077
2 “九一八”事变爆发后满铁立即到处夺取路权……1108
(1) 关东军对满铁的指令……1108
(2) 拼凑伪东北交通委员会……1109
(3) 夺取沈海铁路……1113
(4) 夺取吉林省路权……1116
(5) 夺取黑龙江省路权……1133
(6) 夺取奉山铁路……1139
3 伪满洲国成立后满铁取得东北水陆交通垄断经营权……1141
二 日本对中东铁路的破坏与收买，满铁接管中东铁路……1190
1 “九一八”事变后日伪捣乱破坏中东铁路的种种阴谋……1190
2 苏联与日伪关于售买中东铁路的谈判……1218
3 苏联与日伪签订条约，满铁接收中东铁路……1303
本卷使用主要档案资料目录……1347
年代对照表……1351

# 第 一 部 分

## 日俄等帝国主义对我国<br>东北铁路权益的尖锐争夺

# 一、美国收买南满铁路失败

## 桂太郎—哈里曼关于满洲铁道的预备协定备忘录

(1905.10.12)

1905年10月12日桂伯爵(代表日本政府)与哈里曼先生(代表自己与合作者)预备协定备忘录

以筹措收买日本政府获得的满洲铁路及其附属财产，和恢复、整顿、改建并延长该铁路，以及改善大连铁路终点所需资金为目的，拟组织一个辛迪加。当事双方对获得的财产具有共同而平等的所有权，依另约将与铁路有关的采煤特许授与一公司，对该公司的利益与代表权是共同而均等的。

关于在满洲各项企业的发展，以双方拥有彼此利益均等的权利为原则。满洲铁路及其附属财产与钢轨、枕木、桥梁以及其他一切铁路设备、车站建筑、月台、仓库、船舶、码头等，均须以双方当事者的共同代表拟定的实价接收。

关于公司的组织，认为届时可在适应需要和形势的基础上确定，并适应日本的形势是有利的。公司须在日本监督之下组建。当然，只要情况允许，随时可予变更，以期最终能使代表权和监督权得以均等。哈里曼先生本人同意由日本公司兴办事业，所差的是先生的合作者是否同意的问题，哈里曼先生相信是会同意的。

设仲裁者，双方同意由邓尼逊(Henry·W·Denison)先生担任。

如日本国与清国或日本国与俄国交战时，满洲铁路须随时听从日本政府的命令，运输军队与军需品。日本政府按该项劳务，须

对铁路提供报偿，并经常保护铁路，以防外来袭击。同意以日本兴业银行总裁为双方当事者之间的通信联络人。

当双方当事者以外的人参加时，须经双方协商同意，方可实施。

日本外务省编：《日本外交年表与主要文书》(1840—1945)，上，第249页

编者注：哈里曼，Harriman, Edward Henry, 1848—1909，美国铁道界的垄断资本家，有"铁道大王"之称。邓尼逊是日本外务省美国人顾问。

## 日驻旧金山领事上野交哈里曼的通牒

(1905.10.23)

本人奉帝国代表桂伯爵训令，在阁下抵旧金山之际，立刻提交如下通牒。

日本政府认为，关于构成1905年10月12日备忘录内容的各项问题，还有彻底调查研究的必要，故请谅解，在接到关于该事项的详细通知前，上述备忘录不发生效力。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第六章，第一节，第36页

## 日本兴业银行总裁添田致哈里曼电

(1905.10.30)

纽约

E.H.哈里曼先生，

按首相之命特致密电。据此电您将会了解到日本驻旧金山领事提交阁下的通牒的用意。

考虑到外务大臣自美国归国所提出的详细报告，并鉴于中国政府对铁路问题的和平态度，日本政府得出结论，现在有必要就10月12日备忘录中的问题，做周密的全面的调查与研究。

如阁下所知，朴茨茅斯条约规定，铁路所有权转让日本，须经

清国同意，而铁路的联络须与俄国协定。因此，在与清国及俄国缔结协定之前，不可能明确决定，有何种权利及财产可以转让，以及铁路可望得到如何利益。对此类事项既然无充分了解，日本政府与E·H·哈里曼先生之间不可能就铁路及财产的经营与处理，达成双方均为满意的谅解。因此，日本政府提请E·H·哈里曼先生将该备忘录暂且视为未生效，是适宜的。

日本政府准备尽快缔结必要的国际协定。此项协定，恐将对同哈里曼先生的协议有某些重大变动的必要。但无论如何，日本政府在与个人资本家协商之前，有同哈里曼先生协商的意向。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第六章，第一节，第37—38页

## 色弗致高桥是清函

(1908. 12. 24)

某方面就南满铁路问题向我们提出建议，想您和贵国政府亦必抱有兴趣，所以多少天以来就想给您写信。日俄战争当时作为俄国大使馆财务官驻在华盛顿，并在朴茨茅斯媾和谈判中帮助过维特的格列戈·维仑肯的妻子是英国人，是我的表兄弟艾·沙克·耶奴赛利格曼的表姊妹。维仑肯在1905年逗留华盛顿期间被介绍给与我见面，1906年我们从日本归来不久，他就转为东京俄国大使馆财务官，迁往东京。而在那以前三个月，他返回彼得堡的途中顺便来到当地访问我，声称:“以美国为首的国际财团如能连同南满铁路一起收买，则相信俄国政府必将对上述建议给以善意的考虑”。我当即告诉他“哈里曼曾于1905年对桂内阁提出过这个问题，并已得到桂侯、井上侯、伊藤公的赞同，只是遭到了小村伯拒绝”的情形，并指出:“日本政府后来取得了南满铁道会社的多数股份，因此今天即使提出类似哈里曼的建议，恐亦难望成功”。

维仑肯拟于1909年初急于返回东京任地，我嘱咐他返回任地

以后要和您把问题讲清，很好商量一下，您如果认为应该同添田先生商谈，我劝他也同添田先生磋商，并为此给他开了写给您和添田先生的介绍信。我想在适当时机他会向您们提出的。

在这里有一件不可思议的事情：最近，我们接受了某个受到美国政府信任的人的一件谘商（该人名字暂不宜提出，该人所提出的谘商是否为美国政府所知或是否出自美国政府之意，本人完全不知）。其商谈内容大致是：

作为出让的条件，清国拥有到1932年收回南满铁路的权利。清国如能同日本谈妥可以立即行使这一权利，为使清国能够收买东清铁路和南满铁路，应草拟一项供给清国资金的方案向清国提出。在这方面希望我们担当起草工作。

我们对上项两个不同的提案，还没有决定应采取什么态度。假如没有妨碍，您是否能把您的看法示知？倘蒙电告则更觉荣幸。

我们首先期望的是，关于这个问题一定要使贵国政府感到满意。我们想，日美两国政府最近既已互换了重申有关清国门户开放的备忘录，那么，美国资本能够投入南北满交通运输干线中，而日本作为南满铁路股东所拥有的重要资产能够变成现款，想必能使贵国高兴。我怀着极大的兴趣，热切期待听到您的高见。

中国社会科学院经济研究所藏档，第326—887号

编者注：高桥是清，当时是日本银行副总裁，为筹募军费以财务特派员身份驻在美国，以后曾多次任大藏大臣，并担任过总理大臣，1936年在2.26事件中被枪杀。色弗，美国坤洛〔亦称库恩·罗比〕公司代表，有“金融大王”之称。维仑肯，俄国财政部驻日本代表。

## 色弗致高桥是清函

(1908.12.28)

敝人关于前函所述之南满铁路一事，出自对日本之好意，经深思熟虑，认为以清国同时获得东清铁路之所有权为条件，允许该国

收买南满铁路之方案值得日本政府认真考虑。

贵国政府将固定资产变卖为现金，如前函所述，首先在可用该款偿还公债一点上获得利益。此外，尚有其他利益，即由于东清铁路脱离俄国之手，该国势力距清国与日本之国境愈远，在这方面可以完全清除重新引起冲突之危险；而日本采纳此案之结果又可大大缩减在占有南满铁路时，为对付清国与俄国所必须维持之军备。

况且日本如独占南满铁路，清国将来恐难免修筑并行线，届时日本投于南满铁路之资本将大减其价值。

无待烦言，敝公司除为贵国政府利益，为满足贵国利益外，不欲采取任何行动，故敝人希望得知阁下意见及阁下所了解之阁员意见。

日本外务省档案胶卷，MT585，MT1.7.3.63，第48—50页

## 高桥是清给色弗回电

(1909.1.28)

12月24日来函收悉。日本政府关于满洲铁路的政策已定，已无变更余地。任何企图均将无效。因此我认为，您最好不干预此事。

中国社会科学院经济研究所藏档，第326—887号

## 日外务大臣给驻美高平大使的电报

据色弗致高桥是清之信件称，不久前驻我国俄国财政官维仑肯于回国途中曾访彼，向彼说明：如以美国为发起人组织之国际辛迪加能同时收买东清、南满两铁路，相信俄国政府将以好意考虑上述方案。色弗还询问高桥：美国政府中一信用素著之人，为使清国迅速收买东清、南满两铁路，拟向该国提供资金，请彼代订计划，不

知究应如何处理？本大臣由高桥口中闻得上述情况后，饬高桥回电告以帝国关于满洲铁路之政策已确定不变，希色弗勿参与任何计划为宜。特此告知。此外，唐绍仪与前述第二提议究竟关系如何，望秘密调查后将结果电告。

日本外务省档案胶卷，MT585，MT1.7.3.63，第41页

编者注：此件未注明日期。

## 清外务部致俄驻华公使照会

(1909. 2. 1)

为照会事：案查光绪二十二年中俄两国订立东省铁路公司合同，勘定路线，由该公司建造经理。原以境地毗邻，此项铁路告成，可期交通便利，互有裨益，亦足征两国邦交之厚，畛域不分。乃近来所有交涉事件，如日前贵大臣照会所论铁路公司展用地段，以及设立交涉局，设立公共理事会暨征收税捐等事，彼此争论，各执一是，轇轕不清，案悬莫解。推原其故，大都由东省铁路而起，因铁路而生交涉，实非当日两国和衷共济之本意，且或以种种末节有伤两国感情，尤为可惜。本部为敦崇睦谊起见，拟赎回该路，自行管理。凡有关系铁路各案皆得一并解释，两国交谊益臻稳固。为此照会贵大臣查照转达贵国政府照允见复。想贵国政府重视邦交，必能与本部表同情也。

《清宣统朝外交史料》，第一卷，第9页

## 驻俄本野大使致小村外务大臣函

(1909. 10. 29　第50号)

本官早已风闻在俄国政府内部有将出卖东清铁路之意图，并对清国政府有所交涉之消息，故于不久前游猎时，向同行之俄国财政部信用局长达皮多夫先生询问上述消息是否属实；该局长告以

上述消息属实，而且提出此建议者乃该局长本人，其所以拟行出卖，系由于东清铁路入不抵出，使国库年年遭受巨额损失，故认为莫如不待条约期满即卖与清国为宜。当向清国政府交涉出售一事时，清国方面以目前无购买资金为理由，予以拒绝，以后未进行交涉。又闻俄国财政部还秘密向美国资本家试行交涉，虽一时经哈里曼之手，以由俄国得到某种特许为条件，提议收买东清铁路，但因以后哈里曼死去，亦陷于中止状态。

本官虽不确知上述达皮多夫所谈仅系俄国财政部内之意见，抑系经有关各部间商议决定为俄国政府之方针，不过与过去伊斯渥尔斯基氏向本官所明言者完全不同，即可以想象在黑龙江铁路尚未完成之今日，将东清铁路放弃于我，陆军部决无同意之理，但至少在财政部内有如上意向，此由前述谈话中可以看出。特此报告。

日本外务省档案胶卷，MT585，MT1.7.3.63，第66—67页

## 日外务大臣给驻俄落合代办电

(1909.11.22　第80号)

据本大臣由其他方面所得之情报亦可认为，10月29日机密第50号贵函所述出卖东清铁路一事，至少在俄国财政部内属实；亦有理由相信，过去俄国财政大臣远东旅行主要目的之一，为对该铁路进行实地调查。希贵官乘财政大臣返回俄都之机，以对前此伊藤公于哈尔滨遭难之际该大臣直接间接所采取之善意措施，表示帝国政府之深切满意为表面理由，访问该财政大臣，同时探询该财政大臣关于该铁路问题以及恢复海参崴为自由港问题之意见，并电告其结果。

日本外务省档案胶卷，MT585，MT1.7.3.63，第68—69页

## 驻俄代办落合致日外务省电

(1909.11.23)

俄国财政大臣20日已回任,本官立即请求会见,于21日会见约一小时,主要谈论伊藤公遇难一事。本官顺便谈及日前报纸所载该财政大臣在东清铁路理事会上的演说,就此观察财政大臣对出卖该铁路的意见。他答称:"上述演说有不正确之处,我本想维护该铁路,所谓该铁路入不敷出,年年给国库造成巨额损失一说,从实际调查情况观之,并不妥当。即该铁路的支出,曾将与铁路经费毫无关系的费用,例如救援队、附属地行政费、领事馆费,甚至如哈尔滨商业学校经费等均计算在内;如除掉这些费用进行计算,则亏损并不甚巨。我认为该铁路今后尚不至陷入绝望境地。"

日本外务省档案胶卷,MT585,MT1.7.3.63,第70—72页

## 《哈里曼传》摘译

1905年哈里曼开始与远东发生直接联系,因坤洛公司支援日本的战时公债,以及哈里曼的太平洋轮船公司在中国和日本的切身利益,引起他对远东的注意。1905年,当他接到美国驻日公使葛利斯康紧急邀请他访问日本时,他马上决定暂时停止对国内财政与铁路的投资活动,而去日本从事东方事业。他所怀的意图是:怎样在远东国家发展美国的贸易。

他在写给葛利斯康的信里说:"维护美国将要在太平洋失去的利益,是很重要的。打开那条路的最好办法在于开始做一些事情"。

他认定的目标,是致力于扩大美国的影响,发展美国对远东地区的贸易。除此以外,在安排一切细节之前,他设计了美国控制之下的一条环球运输线,经过日本、满洲、西伯利亚、欧俄和大西洋。

这条运输线完成后，将在贸易上把人口最多的四个国家打成一片，这不但使美国在东方处于领导地位，而且在一定程度上操纵欧亚两洲最发达地区的贸易。当时大部分人认为，这个在美国管理下的环球运输线似乎是一种幻想。但哈里曼曾经把他的许多幻想付诸实现，他相信这一计划会变为客观事实。他的计划首先是控制南满铁路。该铁路系日本战胜后刚从俄国取得，物质条件很难令人满意。哈里曼建议用美国资本把这条铁路加以改筑并充实设备，以作为亚洲路线的远东部分。掌握这个主要环节之后，企图继续收买中东铁路。他认为俄国失败后是愿意出卖的，这样他就可以获得从北满到波罗的海海岸的西伯利亚铁路和俄国公路的运输权，这些运输权与其太平洋轮船公司以及他已经全部或部分控制的美国铁路结合起来，将会完成环球路线的四分之三以上，并且，日后也易于建成一条从美国通往俄国的航线。他估计到，说服日本使其转让或部分转让南满铁路的控制权是很困难的，这条铁路及附近的抚顺煤矿和库页岛南部是日本从俄国取得的战争赔偿；但是，他仍然怀着很大希望，因为日本负债很重，并且急需筹措资金，发展运输业和发展在亚洲大陆新获得的领土。至于购买中东铁路和取得西伯利亚铁路权益，他认为是比较容易的。俄国已经允许一个美国资本家建筑从彼得堡通往莫斯科的第一条铁路并加以管理，并且曾经请一个美国工程师投资建筑从乌拉尔通往太平洋的公路。因此，假使由于他们的帮助，西伯利亚铺成双轨，更新设备，并得到良好的管理，好象沙皇很乐于授与美国资本家以优先权。

哈里曼巡游东方的准备工作，是7月间进行的，并且在短时期内就完成了。参加巡游的一行是：哈里曼夫妇和他的三个女儿、两个儿子，还有郭立脱夫妇，太平洋邮船公司副董事长和哈里曼的私人医生等。他们在8月16日从旧金山上船，途经火奴鲁鲁（檀香

山)和中途岛时停留了一下，于8月31日下午到达横滨。日本官员、银行界、工商界招待哈里曼备极优渥……。

在由美国公使举行的宴会上，哈里曼对日本来宾致词，暗示了他所预拟的计划，以便为日后进行讨论铺平道路。

哈里曼的意图是很清楚的，他想把美国的运输体系与远东地区连接起来，可是，不幸的很，当时的情况使他的企图遇到极大阻力。朴茨茅斯条约的大纲刚在日本公布，一般人由于毫不了解政府的处境，对和约条款表示极大的不满。当初日本人民对于美国人还没有不友好的表示，可是，哈里曼到达后第四天，大批群众袭击了内务大臣的住宅。当警察出面进行镇压时，他们破坏了城内所管的警察局所、警亭和电车。哈里曼的私人医生坐人力车通过人群时，那些暴徒狂呼“俄国佬”，用石块抛击，他们的举动虽然不是以美国人为对象。日本政府为了保障哈里曼一行人的安全，在美国大使馆周围设置了武装警卫。暴动还在继续进行。由于罗斯福是日俄媾和的调停人，哈里曼恐怕群众敌对情绪可能转移到美国人身上，为了安全决定暂时离开东京。9月11日哈里曼获悉东京秩序已经恢复，于是又回到了美国公使馆，几天后日本天皇予以召见。

哈里曼访问远东的时间很短，他愿意在回国之前访问中国和朝鲜，以便实现其环球运输体系计划。从9月1日至13日，他结识了日本政界要人，其中包括首相和其他大臣，并且获得了金融界的支持，他离开东京时，委托驻日公使进行关于南满铁路的交涉。

哈里曼经由内海通过朝鲜海湾前往旅顺，视察了使旅顺博得世界称誉的战场，然后到天津和北京。9月28日哈里曼一行离开中国首都前往汉城，10月8日乘专车往釜山乘专轮去长崎，经横滨又返回东京。

在哈里曼游历期间，美国公使竭力说服日本政府考虑哈里曼计划。在与日本首相(桂太郎)、大藏大臣会谈中,他陈说：日本与美国合作,对日本方面是极其有利的,可以加强日本的地位，提供日本所需的资金发展运输和贸易，并使日本能够从速开发亚洲大陆上的新领土。南满铁路是急需改建并充实设备的，而领导这种工程的必须是最有经验和能力的人，除了联合太平洋承包人外别无第二人,不仅在美国,就是在全世界也找不到。

哈里曼和银行的密切关系,足以保证日本所需的一切投资,由日本单独进行是难以摆脱困境的。因此，哈里曼暗示日本必须和美国在政治上和商业上建立更密切的关系，如果成功的话，日本可以获得巨额的资金，来弥补日本人民不能向俄国取得赔款的缺陷。

美国驻日公使和日本最高当局进行交涉时获得了史蒂文斯的帮助。他在日本政府服务三十多年，并且很为天皇近臣所器重。他们二人的努力使交涉进行的很顺利。日本首相说，他很重视这个计划。日本政界元老井上馨也允诺召集有关部门加以讨论，作出决定,并且他对美国公使说:如果错过这样的机会，那是极其愚蠢的。

10月8日哈里曼回到东京时,交涉的进行可说是一帆风顺。日本政府虽然还未接受那个计划,却已经准备了一种确定的建议。经过三、四天的积极努力，在哈里曼与桂太郎之间达成了具体协议。

根据哈里曼的备忘录,双方达成以下谅解:

“由一个辛迪加出资购买南满铁路和它的一切设备,该路改建后可直达大连;获得的产权双方平均享有;沿路煤矿的开发待日后另行协商。

关于满洲一切企业的发展,双方有平等的权益;南满铁路

一切设备的估价由双方代表商讨决定。

根据目前具体情况，并按照日本法律，组织公司，由日人总揽管理，哈里曼同意通过公司参加工作。

双方同意由亨利·邓尼逊为仲裁人。

如果日本同中国，或日本同俄国发生战争，铁路将遵照日本政府的指示，担任军队和军用物资的输送任务，日本政府将给以补偿，并负责保护铁路运输。”

哈里曼带着协议，在 10 月 12 日下午由横滨动身回国。哈里曼虽未完成它预定的全部计划，可是至少他是“开始做了一些事情”。他认为，所获得的结果足以巩固日本和美国在亚洲大陆的运输事业，并且可以大大地发展美国在东方的贸易。不幸的是，哈里曼正前往旧金山途中，他的远东计划，突然被一种障碍所粉碎了，这是出乎他的意料之外的。当他从横滨动身三天之后，日本外务大臣小村从美国回到东京，带着一份与俄国代表签订的朴茨茅斯条约。他一看到关于南满铁路的协议便说：“我不能照那样做，因为这跟我们与俄国刚才签订的条约第七款是相矛盾的”。该款规定，南满铁路经俄国转移给日本时必须取得中国政府的同意。日本是没有可分让给哈里曼的合法权利的。另外，外务大臣之不同意那个协议，是因为日本人民对朴茨茅斯条约已表示反对，并发生暴动，如果他们知道政府已把两年血战所得的南满铁路让给一个日、美合办的公司，不满情绪一定更加激烈；日俄和约没有保证战争赔款，就已经很不好了，如果再把胜利果实的一半以上出卖给美国，并且把用鲜血与金钱换来的市场，开放给外国以供竞争，日本人民是不会答应的。

外务大臣小村的言论是那样的坚决，因而在不到一周的时间内，政策就改变了。哈里曼到旧金山当天，接到日本领事通知说，奉政府指示代为转告：日本政府认为关于 1905 年 10 月 12 日的协

议有彻底调查和研究的必要，因此，那个备忘录在未交换意见之前，不生效力。

十天之后，哈里曼行抵纽约时，接到日本兴业银行总裁的电报，内容大致是说，朴茨茅斯条约规定，关于路权的转移，应取得中国政府的同意，因此请求哈里曼把原来的备忘录作为未决事件。日本将在最近时期进行关于国际协议的交涉。无论如何，日本需要私人投资时，必首先与哈里曼先生接洽。

这是一个折衷办法。小村外务大臣最初主张立即取消协议，其理由是协议与朴茨茅斯条约相抵触。但是，由于日本首相事先并未获悉关于中国同意的条款，于是外务大臣同意将协议暂时搁置，以后如果中国政府不提反对意见，可能予以批准。

如果小村外务大臣事先经过协商了解协议内容，他会找出一些理由来进行交涉，但是他从来未同哈里曼见过面，也没有一点关于哈里曼才能的印象，他怀疑那个他不了解的公司究竟是否有经验能够控制南满铁路；同时他还认为如果协议发生效力，他将在日本大失人心，并且使他同中国的交涉遇到更大的困难。因此他坚持最低限度也要把协议延搁下来，他的同僚也同意这样做。

哈里曼的挫折好象并不是由于东京当局的背信弃义，只是因为政府的一部门签订条约，同另一部门的行动没有配合起来。桂首相毫不知悉外务大臣在朴茨茅斯接受了关于路权转移须经中国同意的条款；外务大臣同俄国订约时，对于东京的协议也一无所知。两项协议难以并存，非此即彼，两者必取其一。按照外务大臣的意见，当他同中国进行交涉时，把哈里曼计划搁置起来，是打开僵局的最好办法，11 月 6 日他同邓尼逊同往北京，于是该项铁路问题便成为一个悬案。

小村外务大臣在北京同中国进行一个多月的交涉情况，哈里曼毫无所知，至 1906 年 1 月 15 日才收到日本兴业银行董事长的

电报。内容是说，外务大臣于1月1日回到东京，日本内阁已于7日改组，前首相委托他代为通知：根据朴茨茅斯条约第六条，南满铁路将由中日合资办理，一切须按从前俄国所得权利行事。因此，1905年10月12日备忘录无效。但是，中日是否有足够的资金发展和改进南满铁路，乃是一个疑问，也许将来会有吸收外资的机会，届时会借重哈里曼的。

日本外务省顾问邓尼逊1906年1月在写给美国公使的信里，说明了关于哈里曼的协议，和外务大臣未能取得中国同意的经过。

1906年春季，坤洛公司的色弗访问远东时，由于哈里曼的要求，曾谋求恢复1905年协议。但是，由于外务大臣的坚决反对，会谈多次亦无结果。

哈里曼把南满铁路作为环球运输体系主要环节的企图，完全失败了。但是，他没有丧失对于事业的信心，他还企图在直隶海湾〔渤海湾〕与西伯利亚铁路之间修筑一条路线。但困难很多，因为通过满洲或蒙古的独立路线非经中国同意是不能修筑的。当时，中国人民强烈反对把任何铁路转让与外人。而且，根据1905年12月中日条约，中国人自己无权在南满铁路附近修建平行的干线。因此，即使中国同意哈里曼的计划，允其修筑从直隶海湾连结中东铁路的路线，中国也做不到，因为路线是在南满铁路附近，并且是平行的。

哈里曼还曾一度想修筑一条通过察哈尔和库伦接连西伯利亚铁路的路线，可是路程那么遥远(一千二百英里以上)，并且所经地区都是不毛之地，开发农业并无多大希望。这个不切实际的计划终于放弃了。

其他的办法便是，修筑由直隶海湾通往西伯利亚铁路齐齐哈尔长达四百五十哩的新线。这条路线虽与南满铁路近于平行，但

两线平均距离达一百五十哩，即不在“南满铁路附近”这个限制内了。

1906年初，哈里曼接到霍拉彼得和华莱士两个专家在远东进行的关于中国东北工商业和资源的调查报告。在以后的两年中，美国驻沈阳总领事司戴德，曾就西伯利亚和满洲的铁路事业，向哈里曼做了详细报告。

在一年多的时间里，远东事业没有获得发展的机会。1907年伦敦保令公司代理人法伦许爵士和中英公司代表濮兰德从中国政府获得修筑新民屯至法库门铁路的权利，和日后展修至齐齐哈尔的优先权。这与哈里曼原定连接俄国的计划，如出一辙，于是司戴德在1907年9月写信给哈里曼，示意他与英国企业界联系，以完成环球路线的主要环节，无需与日本合作。1907年哈里曼给他的复电说，由于当时的金融恐慌，所需资金是难以筹措的。

1908年夏，美国金融情况有些好转之后，哈里曼决心在远东另行活动，他请求国务卿罗脱召回司戴德，以便美国资本家与他进行讨论关于投资满洲的计划。

当时，司戴德已与奉天巡抚唐绍仪签订一项协议备忘录，即一个两千万元的草约。这笔借款的用途是：设立满洲银行由中美两国合作来修建从齐齐哈尔到瑷珲的一条铁路。如果该银行和美国资本家能同保令公司达成协议，由于保令公司已经取得从齐齐哈尔通往新民屯的南行路线的投资权，这样就可以修建一条从直隶海湾通往阿穆尔〔黑龙江〕的干线，把太平洋和西伯利亚路线连成一气。

1908年9月总领事司戴德带着与唐绍仪达成的关于二千万元借款的备忘录回到美国，依靠哈里曼的影响和国务院的同意，坤洛公司愿意承担此项借款，如果具体细节得到满意安排的话。

11月间唐绍仪到华盛顿访问，表面上是对罗斯福总统放弃庚

子赔款美国部分一事表示满意，实际上主要是办理关于投资满洲银行的交涉。

但是，哈里曼的计划又遇到一次难以预料的障碍。唐绍仪的地位是依靠他的朋友袁世凯取得的，当时袁是军机大臣兼外务部尚书，他对美国投资开发满洲资源也表示欢迎。1908 年中国皇帝同慈禧太后逝世之后，由醇亲王摄政，而醇亲王是袁世凯的敌人，因而袁的地位发生动摇，数星期之后，他就辞掉了职务。唐绍仪既失去靠山，态度也就消极下来，借款事件便搁置下来。

但是，哈里曼继续同日俄双方进行交涉，企图取得满洲铁路的投资权。1909 年夏季，哈里曼一度大病之后，获得了俄国外交〔财政〕大臣柯柯曹夫的诺言：他打算从远东访问回国之后设法促成由美国投资中东铁路的计划，但时机已经过去了。9 月 7 日哈里曼去世之后，没有人能够继承他承担那个环球运输计划的伟大事业。即使哈里曼本人活着，这个事业能否完成也很难说。

乔治·凯南：《哈里曼传》，纽约，1922 年版，卷二，第 1—22 页

## 《威拉德·司戴德》摘译

司戴德冒着生命危险，由于坚决保持满洲事实上的门户开放，几乎使对日外交关系濒于破裂。他注意到美国对中国北部贸易和修建铁路的机会。他搜集并汇报了那些引起北京和华盛顿非常烦恼的日本违反条约的事实。这样，便不难理解是什么原因使盛京〔沈阳〕同北京之间长期缺乏谅解。

为了继续战斗，司戴德不仅需要和同事及上级合作，而且需要和中国官员们合作。他能够在此时此地得到所需要的合作，确是很幸运的。当他到达满洲不久，中国地方官员们由于日本对东北的侵略政策，正接二连三地和日本政府发生尖锐的冲突。他们从前在这个地区一直设立着奉天、吉林、黑龙江等三个独立的政府。

为了在对日交涉中取得较为平等的条件，中国人需要合并行政机构并调整人事。他们决定这样做，实际上已开始这样做，这对司戴德是有利的。

1907 年 6 月，清政府第一次把满洲改为一个行政区，在三省巡抚之上设一员总督，朝廷希望通过这样的改组可增加地方行政权、行政效率和抵制力量。总督是徐世昌。奉天省巡抚是唐绍仪，他是耶鲁大学的毕业生，以后曾任中华民国第一任国务总理。作为盛京总领事的司戴德，同徐总督、唐巡抚早就有着亲密的友谊。改组，为司戴德改变了满洲的政治和经济气氛。在先前的分省统治的行政制度下，他以盛京总领事的身分不太可能采取有效的措施，来抑制日本，保护中国和增进美国利益。满洲行政的统一，以及专为抵制日本而选任的总督和巡抚的到任，给他以在先前条件下无从获得的大好机会。这不仅使他作为在整个地区政府中——并非是在一省政府中的美国外交代表增加了重要性，而且也使他能得到中国方面的合作人，以促进他计划的实现。

正象他所了解的那样，只有一种方法使他能够增进美国在满洲的利益，并同时运用日益增长的美国影响来谋求中国的独立。他必须做到，让大量的美国资本投入那个地区。美国商人单靠向满洲出口少量能在中国市场销售的物品，其所能达到的贸易额是微不足道的。如果美国人希望干点赚钱的买卖，他们的财政家必须贷给中国为修建铁路和开发自然资源所需要的款项，而且通过这种方法，使中国产生对美国商人所售物品的需要。这种方针正是法国人和英国人曾经采用过而日本人准备采用的。除非美国人决心这样大干特干，否则他们就不能得到中国贸易的实际利益，或对中国命运施加任何有效的影响。

在司戴德回美的几个月内，恢复了他和 E. H. 哈里曼先生 1905 年 6 月在汉城开始的交往。他和哈里曼先生讨论了美国在

满洲投资的可能性。他显然接受了委托，即向哈里曼先生提出用美国资本发展该地区铁路的计划。

哈里曼先生对满洲的兴趣是从他在日俄战争结束或接近结束时拟定宏伟的铁路计划时开始的。多少年来，他那渊博而丰富的思想，已经沉醉在环球运输体系中了。他已经控制了一条横贯大陆的美国铁路和一条横贯太平洋的轮船航线。如果可能的话，他打算在横贯西伯利亚的铁路中争取入股，并设计最终建立一条从波罗的海到纽约的轮船航线。完成横贯西伯利亚铁路这个计划，看来是遥远的;但是，他希望作为战争中被战败的结果，俄国政府也许会愿意将控制权转让给美国公司。美国公司能够证明它有能力来提供改进路基和设备的必需资本，并管理得更为有效。

1905年7、8月间〔10月〕，哈里曼和日本伊藤〔桂太郎〕等达成协议，由他出资重建并经营南满铁路，开发沿线的矿产森林等资源。日本除保留企业上的巨大权益外，还取得政治上的监督权。哈里曼希望在他返美前，这项协议能够获得批准，但后来一个严重的障碍出现了：朴茨茅斯条约竟将处理这项财产的权利赋予了中国。因而哈里曼返美时并未解决任何问题。

1905年12月，日本与中国签订了一项协定：日本取得了从盛京到安东修建一条支线的特权。尽管出现了这种极端困难的障碍，哈里曼并未放弃他原来的计划，即使没有获得南满铁路，却从中国取得了在东三省较西地区修建另一新路线的权利。司戴德在赴盛京之前，已经同哈里曼讨论过同样性质的计划。在徐世昌和唐绍仪到达盛京之后不久，司戴德就同他们开始研究扩建京奉铁路的计划：由新民屯修到法库门，并打算展修到齐齐哈尔和黑龙江岸的瑷珲。以后举行了多次会谈，其中大部分是和唐绍仪进行的。唐绍仪除鼓励他新建铁路以外，还提出关于用二千万美元开办东三省银行以发展地区经济的建议。他拟指定该银行作为满洲政府

的金融代理人，利用它不仅是为了促进满洲铁路建设和各种工业企业，而且也是为了稳定东三省混乱的货币制度。那个由司戴德起草、由唐绍仪认可的备忘录，是用来引起美国资本兴趣的。它于8月7日寄出，但可惜得很，这个充满着巨大可能性的文件，却在一个不幸的时刻到达纽约。当时，1907年的经济危机即将爆发。于是哈里曼先生受到非常严重的打击，他也就不再考虑这个计划了。

赫伯特·格罗利：《威拉德·司戴德》，1924年，纽约，第235——242页

编者注：1905年，司戴德在朝鲜结识了美国铁道大王哈里曼，并成了他的女婿。当时司戴德是个副领事，后来由哈里曼推荐，出任驻盛京总领事。此段资料，翻译时做了删简。

## 小村反对出卖南满铁路和哈里曼活动失败的经过

小村从朴茨茅斯回国后，行装甫卸，马上劝说桂首相和元老，保存住险些丧失的、和约中规定的一项重大权益。这就是说，他彻底推翻了当时即将成立的哈里曼收买满铁的方案。这一方案仿佛在人们不明不白中消逝了。直接同这个问题有关的人，在小村故后，相继死去，我们已无法向他们探听详细情况。当年间接参与其事的人也只知道情况的一部分。后来，美国著名作家乔治·凯南在美亚协会的机关杂志《亚细亚》1917年5月号上发表了记述该方案的文章；接着，他又出版了《哈里曼的远东计划》一书，论述这一事件的始末。在这以后，详细论述这事件的文章在社会上大量出现。只是这些文章对小村在毅然推翻该方案时暗中所做的努力尚有论述未尽的地方。

哈里曼是驰名世界的美国铁路大王。他与纽约金融大王色弗同样，自日俄战争开始时起，为认购我国发行的公债，卖了不少力气，是美国经济界最有权势的人物之一。他早想在远东大规模地发展美国企业，他特别认为想让美国掌握太平洋上的通商霸权，必

须牢固地创办起一些规模巨大的企业。于是他策划要把联结太平洋、日本、满洲、西伯利亚、欧洲和大西洋的环行世界一周的交通机关统一起来，把欧亚两洲的商权移转到美国一手中来。他打定主意，按着顺序，首先收买南满铁路，然后收买中东铁路。他相信，当时我国除因负担战费已感到拮据不堪外，还需要修复与扩建南满铁路用的巨额资金；因此，他似乎认为日本不一定不同意收买该铁路的提议。他还似乎相信，如果对日本的收购谈判获得成功，那么同俄国的收买中东铁路和利用西伯利亚铁路的交涉也会容易。这是因为对于丧失南满以后的俄国，中东铁路的价值已失去了一半，以前还有过关于修筑西伯利亚铁路和中东铁路跟美国资本家进行洽商的事。因此他认为如向俄国提议要求收买与利用这两条铁路，俄国大概不会拒绝。

哈里曼因想视察远东的一般形势，顺便先跟我国政府就南满铁路的收买方式进行磋商并签订协定，又因他以前收到过美国驻日公使葛利斯康让他到远东游历的邀请，于是在日本海大战时和由美国调停日俄媾和的时期已经来临时，终于决意东游。他在日俄两国全权代表于朴茨茅斯开始进入正式会议那天，即8月10日，携带妻子随员从纽约出发，经旧金山，于该月31日到达了横滨。久仰哈里曼这个鼎鼎大名的、在事业上跟他有直接间接联系的我经济界的首脑，以及对募集公债时的大力支援早已无限感激的我大藏省、日本银行和正金银行等单位派出的人员都到轮船处去迎迓，到旅馆里去问候，争先恐后地表示敬意。9月1日到达东京时，他受到朝野权威人士的热烈欢迎。接着，伏见宫殿下、桂首相、曾弥大藏大臣、井上侯爵、涩泽子爵、岩崎男爵等也设宴招待，为他设了午宴、晚宴，并举行了游园会。4日，葛利斯康公使举行盛大游园会，元老阁员、达官显宦、缙绅淑女出席这个会的有一千多人。在会上葛利斯康致欢迎词，主宾哈里曼致答词。他在答词中吐露出

自己抱负的一端。5日曾弥大藏大臣举行了盛大的晚宴。在这一天，对朴茨茅斯和约感到不满的群众起来暴动，掀起了纵火破坏事件。群众中有人在哈里曼一行赴大藏大臣官邸的途中，看到随行的医师雷尔，错误地高呼“俄国佬！”，投掷小石，击中了雷尔的肩头。正在这骚扰破坏期间，美国接到了东京的两三个基督教堂被暴徒纵火焚毁的急报，随后又收到了哈里曼一行受歹徒袭击的电报。美国市民群情激昂，甚至有人大骂日本人说，日本人在战时披上了文明的画皮，现在才暴露出异教徒的本色。幸而哈里曼向他在纽约的一个友人拍去电报说：“我们在赴大藏大臣晚餐会的途中，乘坐马车，驶过人群，恰迂有人投石，打中我们当中的一人，但未负伤，大家都平安无事地回到了住处。投石人并非认出我们是美国人才故意采取这种暴行的。在近来的骚乱当中，日人外人全都难免受到不测之灾，尚请安心！”在这封电报经各报转载后，美国人心才逐渐镇静下来。因有这些骚乱，预定在次日6日于华族会馆召开的欢迎哈里曼大会停开，他们一行乘日本铁道会社拨给的专车到日光旅行去了。不久，哈里曼听说东京的骚乱平静下来，回到了东京。他回京后又感谢皇恩的浩荡，非常光荣地晋谒了天皇。

哈里曼从返京的11日到13日三天内，频繁地往返于帝国旅社、美国大使馆和伊藤、井上、桂等人之间，拚命活动。他向伊藤等人极力主张：鉴于南满铁路做为世界交通的主要干线必须大加改善这个迫在眉睫的任务，日本务应设法输入美国的雄厚资本；俄国将来还难保不对日本试行复仇的战争，美国对于满洲有发言权将对日本有莫大好处。当时元老全都持有，特别是井上更持有开发满洲是日本的沉重负担的悲观论调，还持有将来拟利用美国做为日俄两国在满洲的缓冲的苟安论调，尤其当时正是对外国资本的输入盼得望眼欲穿的时候，因此他们全都侧耳倾听哈里曼的话，原则上表示赞同，要求哈里曼提出具体方案。哈里曼大体上看到了

成功的曙光，于是打算游览朝鲜和中国北方，顺便视察南满铁路实况，在9月13日从东京出发，先到神户，然后踏上了北航的道路。他在满鲜各地到处受到我国官宪的隆重接待，经过三周多的时间，于10月8日又返回东京。在他出游期间，葛利斯康公使热心地往来于阁僚与元老之间，为达到实现哈里曼方案的目的而不懈地奔走，他普遍地取得了各方面的良好反应。井上向其周围的人发表意见说，务须将战争时期匆忙修筑的南满铁路的窄轨尽快地改筑为宽轨，而为此需要的大量资金在国内又无法筹措，必须迅速输入外国资本。他甚至对葛利斯康也说："若是放过这个大好机会，那是太愚蠢了。"哈里曼大受鼓舞，返京后，跟桂和其他两三个阁员还会见了数次。最后井上显得异常热心，将桂等人抛在一边，直接跟哈里曼磋商。尽管当时在阁僚中有象递信大臣大浦这样的人并不同意哈里曼方案，并向桂表明了自己意见，但他还不具有足以反抗井上的势力和改变元老意见的力量。因此这件事便一帆风顺地进行下去。哈里曼起草了一个草约备忘录，交给了桂，桂大体上表示了同意。备忘录的主要内容如下：

一、为收买、改建、修补、延长南满铁路及其附属财产并修缮、建成铁路终点站大连而充实资金起见，组织一个日美辛迪加。

二、日美双方对于南满铁路及其附属财产享有共同而平等的所有权。

三、该辛迪加，根据特别协议，取得铁路附属地内的煤矿开采权。对此双方享受平等的利益和代表权。

四、双方对满洲各种企业发展的利益原则上享有平等的分配权。

五、对于南满铁路及其附属财产应根据双方的共同代表决定的实价进行收买。

六、该辛迪加组织，应斟酌该时期的现实情况，建立在适应于该情况的基础之上。

七、双方认为，该辛迪加最好适应日本情况，在日本管理下进行组织。如情况许可，得随时变更该组织，最终务期双方享有同等的代表权和管理权。

八、哈里曼同意该辛迪加应根据日本法律进行经营，因此剩下的问题是哈里曼先生的合作者能否同意的问题，哈里曼先生相信能取得他们的同意。

九、委托日本外务省顾问邓尼逊为双方的中介人。

十、在日中或日俄开战时，南满铁路关于军队及军需品的运输，须始终服从日本政府的命令。日本政府对此须付报酬，并在遭受外部攻击时须始终负保护铁路的责任。

十一、今后以日本兴业银行总裁添田寿一为双方中间的消息传递人。

十二、双方中的一方拟使他人加入本辛迪加时，须经双方协商同意。

当时如按这个备忘录的内容一丝不改地实行起来，从哈里曼方面来说，那就是把他参与的纽约中央铁路、太平洋联合铁路、太平洋轮船航线延长到大连，在大连跟南满铁路和中东铁路连接起来，进而通过西伯利亚铁路在波罗的海沿岸的里沃夫同美国轮船联络起来，也就是能把环行世界一周的交通线掌握在他一人手中。但对我国来说，这当然就会带来把在满洲流尽数十万生灵的鲜血，花费几亿的国帑，在朴茨茅斯谈判中好容易才排除万难得来的开发南满的大动脉委之于他人，而把军事经济利益一朝尽行抛弃的结果。哈里曼在京逗留不出十几日，各处奔走不出一周，就说服我国当局及元老，使他们原则上同意这一计划，让桂接受这一提案，这确是一个巨大成功。

这个备忘录预定在哈里曼开始起身回国的10月12日于横滨由双方有关人员签署;但政府因为有人提出意见说,眼看小村即将回国,暂等小村回来,征求他的意见后再做最后决定,把该日的签字推迟一下较为稳妥,于是将这一意见通知了哈里曼,勉勉强强地取得了他的同意。他怀揣这份备忘录于该日由横滨动身,该月27日到达了旧金山。哈里曼刚到旧金山,该地的日本领事立即到船舱去面见他,交给他一份通牒说这是政府的命令。通牒的主要内容是:政府认为,对10月12日备忘录所载各项,尚有进一步加以慎密的调查与考虑的必要,在将来政府发出详细的通牒前,请认为该备忘录暂停生效。后来,哈里曼又收到由添田受桂总理委托发来的、与前一通牒内容相同但更为详细的、委婉地请求取消备忘录的长电。其主要内容是:日本政府听到小村返国后的详细汇报,深加考虑,并鉴于清政府对本问题的日常态度,已决定要进行更加详细与周到的调查研究;朴茨茅斯条约关于将铁路财产移交日本一事规定须经清政府同意,关于铁路联络业务一事规定须与俄国商定,因此在这个同意的协定签订前,关于铁路财产及收益正确地订出协定是不可能的;但如日本政府就本铁路跟其他资本家个人进行洽商时,将优先同阁下(哈里曼)交涉。哈里曼接电后,哑口无言,不知所措。

在这以前,当哈里曼从横滨出发,踏上返美之途以后的第三天即10月16日,小村从美国回来了。小村考虑到美国就日俄媾和有斡旋之劳,又鉴于美国资本主义有逐渐西进的趋势,预料美国方面早晚会提出某种满洲计划方案;他在心中暗自考虑它将以什么样的种类、形式和性质的方案出现的问题。这样,当16日小村搭乘的轮船开进横滨埠头时,先期归国的山座到港外迎接,马上进入密室,详细地向小村汇报了哈里曼一事的始末。小村一方面感到惊讶,一方面又泰然自若,只是说了一句“我已预料到早晚会发生这

样的事”，然后冷笑一声，就结束了这段谈话。小村之所以勉强支持病后弱体，急遽返国，完全是因为这种挂虑盘旋在他胸中的原故。桂的意思也许是想等候小村返京，告以事情的迫不得已，然后求得他的谅解；但是小村坐在由横滨开往东京的火车中，在默默无言之中早已订出了彻底推翻哈里曼方案的计划。

因此，小村在返京后，看到桂拿来的哈里曼备忘录时，马上驳斥说：“这显然是违反和约第六条规定的。条约中规定俄国须经清国政府的同意，才得将南满铁路让与日本，从而我国除非取得清政府的同意完全取得其所有权，不得同他人进行任何协商。此外，我国人民已对和约感到极大不满，如果得知这次计划还要把硕果仅存的南满铁路售与日美辛迪加，我们自己反而抛弃了开发满洲的基地，心情将越发激愤，无法预料他们将会闹出什么样的更大骚乱。哈里曼案这样的方案是扼杀朴茨茅斯条约的主要精华，是蔑视关于当时媾和条件的庙议精神的。”小村根据这些理由恳切要求桂重新考虑。他又奔走于伊藤与井上之间，极力强调这个方案的不利不当与开发满洲无需悲观的道理，才好容易推翻前案，立即电示驻旧金山领事令其提交取消备忘录的通牒。但桂对小村立即绝对取消该案的主张，仍坚持折衷意见说，因自己不了解条约关于转让南满铁路的规定的详细内容并迫于输入外国资本的紧急需要，仅就该备忘录决定了大体上的方针，而且将来也许会迂到日美必须协作的机会，所以在拒绝的文件上多少留有余地是有利而无害的，结果才象给哈里曼通牒的末段那样加上了优先洽商的条件，将语气缓和一些。但它实际上毕竟还是取消。小村之所以能这样强硬地反对是由于在美逗留期间，经特派到该地的金子坚太郎的斡旋，并经罗斯福的协助，有筹措出经营南满铁路所必需的资金的可能性的缘故。(参照信夫清三郎著:《近代日本外交史》)

其后不久，如下款所述，小村前往北京，签订了日俄和约的附

件有关满洲的协定。在这一协定里，清政府同意俄国将南满铁路让与日本，同时我国声明当努力遵守中俄间关于租借地及修建铁路的原有条约。中俄间关于修筑中东铁路的原有条约的第一条规定，该铁路公司的股东只限定为中俄两国人民，按照这个规定，南满洲铁道会社的股东也只限定为中日两国人民，美国人没有参加的余地。因此，于翌年明治 39 年 1 月 15 日添田又向哈里曼发出电报说:“外相小村男爵 1 月 1 日由中国返国，7 日新内阁已经成立。我向桂首相建议说有将悬案的方针通知阁下的必要，结果他委托我向阁下发出如下的电报。日本政府关于承受南满铁路一事，虽根据朴茨茅斯条约第六条已经取得清政府的承认，但该铁路的股东，适用中俄条约的原有规定，只限定为中日两国人民。桂伯爵鉴于上述情况，不得不通知阁下，1905 年 10 月 12 日的备忘录不能不归于无效。他关于这点对您表示歉意。但桂伯爵关于只用日中两国资本，能否满足满洲铁路的必要改善和延长的需要也感到怀疑，从而日后也许会出现在另外一种基础上跟外国资本家开始商谈的时机，那时大概会重新与阁下签订协定。再者，桂伯爵已辞去首相职务，本电报是同继任首相西园寺侯爵磋商后发出的，尚乞谅察。”在发这封电报的前后，邓尼逊另外向葛利斯康也发出一封意思与上电大体相同的辩解的书函。至此，哈里曼收买满铁的方案断绝了最后一线希望，哈里曼非常失望。在这以前夸耀小村是哈佛大学毕业生，赞扬他是远东友人的哈里曼党羽的态度突然一变，认为小村是背信弃义的人，大肆非难他是比马基维利〔注〕更加诡诈多端的人，甚至有人竟狂妄地说日美两国不出十年即将兵戎相见。

不过哈里曼不是由于遭受这样挫折即抛弃自己多年抱负的人。何况我政府当局曾一度透露过承认甚至希望同他共同经营南满铁路的真意，那就不难推测，关于满洲铁路的经营，早晚会出现

某种改头换面的计划或提案。〔明治〕39年春坤洛公司的代表、美国金融界的巨头色弗前来我国，想恢复前一年的哈里曼备忘录，进行了一些活动，并未成功。于是哈里曼又另外考虑新建横贯满洲或蒙古的铁路线。他最先考虑的是斜贯戈壁大沙漠、遥遥与伊尔库茨克相联络的一线；但这条线路绵延一千二百多哩，又路经荒芜不毛之地，不仅收支不能相抵，而且清政府当时正热中于回收利权，能否同意，也颇属疑问。纵使清政府有意应允，它因〔明治〕38年12月在日清进行协定谈判时，曾声明绝不在南满铁路附近修筑同该铁路平行的干线或有损于该铁路利益的支线，当然也不能轻易应允。因此他们又订出了修筑同该铁路平均有一百七十哩距离，被认为与上述条约中规定的"附近"云云并不抵触的四百五十哩长的锦瑷铁路的计划方案。但这也因有种种障碍，没有实现的希望。不久，明治40年9月伦敦的保令公司代表法伦许与中英公司的代表濮兰德由清政府取得了将京奉铁路从新民屯延长修到法库门的特许。这条延长线路包括经齐齐哈尔与西伯利亚线联络的权利。美国驻奉天总领事司戴德听到这种特许时，对哈里曼献计说，应当跟英国合作，不用日本力量，由英美共同修筑与经营上述新法铁路。司戴德过去曾充任报馆通讯员，后任清政府的税关官吏，多年驻在中国北方，他在哈里曼东游时是美国驻汉城公使馆的副领事，在哈里曼访问汉城时才开始和哈里曼相识。哈里曼同他乍一见面，便认为他机智多才，特别熟悉满洲情况，可以重用。哈里曼看到他携来的女儿与司戴德成为交相恋慕的情侣时，允许他们两人结了婚。不久，哈里曼向美国政府推荐司戴德充任奉天总领事。后来司戴德当然要为他的岳父积极地出谋划策。但是由于当时美国的经济肖条，没有着手经营的可能，所以也就作罢。到了次年〔明治〕41年下半年经济稍为恢复常态时，哈里曼就想推行他的计划，请求国务院暂时让司戴德归国，进行商议。正当这时，司戴德与奉

天巡抚唐绍仪约定中美共同创办东三省银行，并共同修筑从齐齐哈尔到瑷珲的铁路，又缔结了二千万美元的借款合同，作为这些事业所需要的资金。他携带合同于〔明治〕41年9月回到了纽约，凭借哈里曼的势力，终于成功地使公司承担了这项借款。

当时美国政府正在削减清政府的赔款数额。美国在以前的义和团事件中应得赔款二千四百四十四多万美元。后来美国政府设置三个人申请损失赔偿审查委员会，进行了严格调查，结果认为当初的申请额三百三十万美元中只有二百万美元是正当申请。这个数额和陆海军的实际费用约九百万美元加在一起共计一千一百万美元。从二千四百多万美元中减去上述数额的余额即一千三百万美元为浮多款。有人提议将这浮多款作为对清政府的友谊行动返还给它。政府经考虑后，结果最后决定：预料将来对受害人要重新审查再多留二百万美元，将其余全部返还给清政府。美国政府经议会同意后，于〔明治〕41年7月将这一决定通知给清政府。清政府非常感谢，决定派唐绍仪为谢恩使节赴美。

唐绍仪在谢恩的使命外，还接受袁世凯关于上述借款的指示，以考察各国财政的名义，于同年11月渡美。他到美后，在同国务卿罗脱会晤的时候，就美清间交换大使和满洲借款等事宜开始谈判，但未获任何结果。这时，光绪帝和西太后相继逝世，醇亲王出任摄政；同醇亲王不睦的袁世凯由于身为军机大臣有专横跋扈的举动，受到御史的弹劾，另外又遭到张之洞一派的攻击，终于不幸地被撤了职。唐绍仪突然失去了靠山，没法完成肩负的使命，匆匆忙忙地由美赴欧，遍访了英、法、德、俄诸国，并未进行重要的谈判，于翌年明治42年6月返国，后来一时离开了政界，从而同司戴德间的借款合同也自然归于消灭。

但哈里曼仍坚强不屈，毫不灰心，于〔明治〕42年6月游历巴黎之际，同国际床具公司经理内斯林会晤，就组织一个国际组合以便

收买北满俄国铁路一案进行了协商，而且同法国资本家就经营世界环行铁路一事也交换了意见。于是内斯林携带这个方案前往俄国首都，会见了财政大臣柯柯曹夫，大力进行游说。当时在俄国政府内部也有人主张，现在中东铁路入不敷出，国库年年蒙受巨额损失，莫如在条约期限未满之前将它卖与中国。柯柯曹夫的心意也稍动，拟乘哈里曼还逗留在维也纳的机会，派人到该地同他进行详细磋商。恰在这时，哈里曼患病，仓卒返美，所以未得协商。当时俄国关于这件事曾另外秘密地探听过清政府的意见，而清政府方面的有力意见是，目前还没有足够资金办这件事。这时另一方面，俄国政府内部又有人主张，中东铁路绝未陷于象社会上所宣扬那样的窘境，将来获得巨额利润的时机肯定会到来。因此，柯柯曹夫亲自前往哈尔滨，视察该铁路的现状，打算拟定对这条铁路的未来方针。当时正在满洲漫游的我国枢密大臣伊藤想在该地同他会见，就远东形势多方交换意见，不料在10月26日乘火车抵达哈尔滨时被刺身死。在这以前，哈里曼的病也未愈，于9月9日在美国死去，他生前胸中的如意算盘又落了空。这时俄国政府也间接地向有关方面表明无意出卖中东铁路给外国辛迪加，于是所谓世界环行铁路一案就这样烟消火灭了。

日本外务省编：《小村外交史》，第662—673页

编者注：马基维利（Niccoli Machiavelli，1469—1527）是意大利反动的政客及政治理论家。

## 小村坚决反对出卖南满铁路的原因

我〔金子坚太郎〕在日俄和约签字后数日，就从报纸上得悉美国铁道大王哈里曼已启程前往日本。在知道这个消息后不久，美国大总统的叔伯兄弟、我的亲密老友——蒙特·果美利·罗斯福（Mont Gomery Roosevelt）来访，他问我是否知道哈里曼访问日本

的目的究竟何在。我回答说:“不知道”。他接着说:“问题对贵国非常重要,所以我还是告诉你吧。哈里曼是想一手承揽日本得自俄国的南满铁路的经营,同日本政府进行交涉而前去日本的。哈里曼看到日本财源因战争而枯竭,所以表示愿意提供修理和恢复该铁路的费用,借以企图将该铁路经营权掌握到自己手里。他计划在掌握南满铁路的整个经营后,再从俄国买得东清铁路,并进而收买西伯利亚横断铁道,以便把大连到莫斯科的全部大陆横断铁道统辖到一个经营体系之中。”

他又加强了语气接着说:“贵国政府如让哈里曼掌握全部南满铁路经营权,其结果将是日本自己放弃在同俄国战争中所获得的一切利益。因此我大力奉劝贵国政府能够自己修理该铁路,以便把经营权维护在自己手里。”

我回答说:“您的意见是对的,不过日本由于经过此次战争,财源已经用尽,我国政府毫无修理和恢复南满铁路的资金,问题在于我们怎样才能筹措出这项资金。”

这时,蒙特·果美利·罗斯福遂说:“如果贵国政府有决心自己经营南满铁路,我可在财政方面援助贵国政府。我已经同纽约五家银行行长谈过,得到了他们的同意。如果日本政府自己经营与维持该铁路,他们为了修理和恢复该铁路,将欣然按年利五厘五毫利息贷给三、四千万元。这些资本家只提一个条件,即希望贵国政府从美国工厂购入钢轨、机车及车辆。”

我认为这个条件是非常合理的,同意了这一提案。于是罗斯福要求我电询本国政府的意见。我在答复前问道:“请您告知,罗斯福对这一提案意见如何?您是否已同大总统商量?”

蒙特·果美利·罗斯福回答说:“我日前去华盛顿已同大总统商谈此事,大总统对该案表示同意,并相约给以充分的支持。”

我约定:“日内小村男爵将从朴茨茅斯来纽约,一经决定即明

确奉答。”

我们当时决定由罗斯福做成包括公债金额、利息、条件等在内的协定备忘录正副本两份，在共同签名后，分别保管抄件一份。他又做成密码两份，交给我一份，以备回东京后通信之用。

数日后，小村男爵由朴茨茅斯返归纽约，向我述说了和约签订的经过，非常伤叹未获得赔款，仅获得库页南半，然后他告诉我说，得自俄国的南满洲铁路对满洲将来的发展具有最重要的意义，但线路被破坏，需要大量款项修理，请求我予以协助，让我询问一下在我的朋友纽约银行家当中能否借到恢复铁路的资金。

我立即示以同罗斯福一起做成的备忘录，告以可能借到资金。小村听后大喜，讲道：“这样才能怀着极大的满意和安心回到日本。关于条约，我或许会遭到种种批判或谴责，但只要取得恢复南满铁路的资金，就能毫无踌躇地报告和平会议的结果”。

以后，我同小村男爵一道返国。我们互相约定：一俟阁议对南满铁路问题作出决定，即由我电告蒙特·果美利·罗斯福。

枢密顾问官、子爵金子坚太郎述：《日本门罗主义与满洲》，启明会版，1937年12月，第5—8页

## 大浦递相等人都曾反对哈里曼计划

明治38年5月俄国东遣舰队在日本海大海战中的全军覆没，促进了战争的终结。于是，经美国斡旋，进行了朴茨茅斯的媾和谈判。当东清铁路宽城子〔长春〕以南的南部支线将割归帝国所有的形势出现时，元老、桂首相、曾弥藏相等都认为，军费支出已达十几亿元，值此财政困难之秋，实无改筑东清铁路并直接进行经营的余力；而且，在哈尔滨地区仍然驻有大量俄军，他们早晚还将进行报复，所以，当时认为为了防止这种情况，莫如把满洲铁路作为缓冲地带，让各国共同投资进行管理，这种意见是相当有力的。恰在此

时，美国铁道大王哈里曼怀着统一世界铁路的理想，偕同财界巨头色弗于八月间来访日本。在驻日公使葛利斯康的介绍下，哈里曼会见了井上侯爵，告以“如将宽城子以南的铁路改为标准轨距，则哈里曼可出资，由日美共同进行经营”。哈里曼胸中藏有一大计划，他想首先将长春以南铁路的经营收归己有，将来再合并宽城子以北的东清铁路、西伯利亚铁路和乌苏里铁路，以便统一管理美、亚两大洲的铁路。

井上侯爵对哈里曼的意图表示欢迎，认为这是解决帝国战后财政问题的妙策，他劝使桂首相、伊藤公、曾弥藏相等与哈里曼一行会见。9月5日，哈里曼会见以上诸人，详述了宽轨铁路之所以有利，并表示：如能将宽城子以南铁路允由共同经营，美国愿意投资；英国和中国如希望共同经营亦不妨允许其参加。……

田次官闻知政府采纳了哈里曼的意见，有意使日美共同经营，并允许让中国、英国参加后，往访大浦递相，声言断不可将从战争中赢得的东清铁路委诸共同经营。他竭力说明：毫无疑问，直接经营东清铁路在经济上也确是有利的；并且还必须以该铁路为中心设法经营满洲。他还说，这种共同经营一旦付诸实施，必将更加引起国民的义愤。大浦递相对田次官的意见表示颇为赞同，因而在内阁会议上郑重地主张了这个论点。然而，以首相为首的一些人均不赞同。10月10日，井上侯爵在内田的游园会上，热情地招待了哈里曼一行；11日大浦递相也招待了他们，并听取了具体意见；桂首相在招待哈一行的午餐会上，郑重地致词，同时签订了预备合同。至此，田次官虽百般设法，但终未能如愿以偿，他只有深深地慨叹朝廷里没有推心置腹的知心之人。

哈里曼一行离日后四天，即10月16日，小村全权由美归国。在横滨登岸时，大浦递相前往迎接，当即告知哈里曼的计划，并征求小村外相的意见。小村外相闻后大惊，遂在向桂首相报告媾和

谈判情况，当即表示反对共同经营东清铁路，并说明原因，极力主张废除此项合同。田次官闻知小村外相的意见后，得到了很大的鼓舞，再度向大浦递相剀切地论述共同经营有百弊而无一利的道理。于是，递相又向阁议提出该案，最后终于撤销了共同经营。

《田健次郎传记》，1932年6月发行，第196—198页

## 《后藤新平》一书中声称取消桂哈草约是大日本主义的胜利

南满洲铁路对日本经营大陆的贡献，今已无人怀疑。正如英国的东印度公司，满铁已成为日本对世界政策的基石。

说起来，以满铁作为日本经营大陆的根据地的思想，如前所述，早在日俄战争初期，儿玉、后藤即开始对此进行商讨。而且，日俄战役按预计进展，朴茨茅斯条约按预计将中东路南部线归于日本。儿玉、后藤的计划已完全走上轨道，帝国的大陆政策从此将以铁路为中枢向前发展。

然而，在历史中追求事实的人不能不看到，表面上虽是一帆风顺的，暗中却掀起一股巨大的逆流，把满铁的命运，进而日本大陆政策的命运，拖向意外的方向了。这就是满洲铁路出售论和委托经营论。其具体表现，就是桂哈协定。

哈里曼是美国铁道界的巨头。他因完成美国大陆横断铁路而驰名世界。早在日俄在朴茨茅斯签订和约时，他就立意视察远东，亲自来此地旅行，归途路过日本。

恰在此时，在日本国内有一派人对满洲铁路的经营抱着极端消极的意见。

简言之，持有这种思想的人认为，日本在大陆上的发展是冒险。因此，他们力图把日本向大陆的发展止于最小限度，以减少国际战争的危机。直到今天，日本国内依然存在这种思想。

依据这种意见，帝国经营满洲铁路有两种危险：一是财政上的危险。即认为在物资缺乏的辽阔荒野铺上一条铁路，要想收支平衡，从经济上说是愚蠢的。连年亏损将使本国经济陷于危机之中，至少也要发生恶劣影响。因此不如委诸第三国较为安全。

另一个是，伴随满洲铁路的经营而来的政治和军事的危险。他们担心战败国的俄国必将致力于复仇战争，认为把这样强大的民族做为日本的长久敌人，在大陆上兵戎相见，对日本是极大的不利。因此，莫如诱使第三国进入满洲，以缓和两国势难避免的冲突。

美国铁道大王收买满洲铁路的提案，正是面对这两种意见的很好解决方案。他申请用一亿元从日本政府手中收买南满铁路的经营权。元老井上馨对此最表赞同，财界巨头涩泽荣一也表示支持。他们的意向打动了当时的首相桂太郎，桂太郎对哈里曼非正式地表示同意出售南满铁路。于是哈里曼洋洋得意地梦想着从满蒙横断中国、西伯利亚而贯通欧洲的大铁路的图景，由横滨乘船，向旧金山出发了。

关于当时的情况，上田恭辅曾发表如下谈话：

> 我想今天公开发表当时的内情，已无何妨碍。日本政府依据朴茨茅斯条约，好容易从俄国取得中东铁路南部线，但据认为，以战后日本财力进行经营，是绝对办不到的事情。因此，当时的总理大臣桂公私下同意以一亿元的售价把南满铁路让与美国铁路大王哈里曼。主权固然归日本所有，经营却约定全部委诸美国人，并且已交换了契约。幸而有小村侯爵那样非凡的伟人，他刚从国外归来，闻听此事，非常愤慨，经过强烈的反对，说服了元老、前辈和内阁诸公。于是，哈里曼甫到旧金山，日本政府便以一纸电报废除了契约。

这是大日本主义对小日本主义的胜利。日本由此断然巩固了

发展大陆的原定方针。

并且，它同时也是对美国远东政策的一个挑战。美国的远东政策一直坚持海·约翰的中国领土完整、门户开放和机会均等主义。这个公式化的抽象政策的内容，具体说来其目的就是获得中国市场。因此，对于日本进入他们窥视着的中国领土一部分的满洲，并进而确立了日本商权更占优势的地位，实属他们忧心忡忡的地方。

正因如此，哈里曼收买南满铁路的失败，是对美国帝国主义的一大打击。此后，满洲问题不断成为日美之间的纷争问题，其萌芽这时已经发生。

该计划后来进展到什么程度，看当时驻纽约财务特派员高桥是清向西园寺首相、阪谷藏相、林外相和山县递相汇报会见哈里曼情况的通信就一目了然了:

此次在纽约逗留期间（9月27日）会见哈里曼先生。先生一开始就声称，日本政府对满洲铁路的处理是一个大失策，并说明了他的意见:

> 本人计划在三个月期间内完成满洲铁路整顿和改造。其办法是，将美国一直使用的材料移用于满洲铁路。今天在美国，将铁路设备改造成适于比过去重量更大的运输，是最为有利的。而经营与西伯利亚铁路连结的满洲铁路，用美国过去普遍使用的设备足够了。因此，如将材料移用于改造满洲铁路，有利于速成和节省费用，假如将经营委于本人，今天早已完全竣工。我因不肩负责任而感到轻松，但是，日本政府在今后十年内因在经营满洲铁路上未与美国人合作会有后悔的日子。

对此，据上述“通信”，高桥财务特派员做了如下回答:

您的说法固属有理，但关于满洲铁路乃继承俄国的权利，

必须以俄清条约为基础。俄清条约规定，满洲铁路由俄清共同经营。因此，日本继承时据闻也必须限于日清合作。遗憾的是，未能与美国人合作，但这是出于不得已，希谅解。

这时，哈里曼进一步追究说：

俄清条约一事我也了解。不过，日本在接受满洲铁路时，议定条件之事握在小村男爵手中。如在北京谈判中获得清国同意，不妨有其他外国参加。我知道，小村男爵对于同美国人合作持反对意见。然而，比起同中国人合作，只要可能我更希望同日本人合作。因此，我想如有良机，前往日本一次，与当事者和有力人士交换意见。

足见哈里曼没有打消经营满洲铁路之念。对此，高桥答称：

果真能否按小村男爵的意见商定象哈里曼先生所说的条件，属于外交上的机密，是清不甚了解。

问题在于，哈里曼为何那样地执拗于要求经营满洲铁路呢？关于这一点，该“通信”记述如下：

此次会见之日，哈里曼先生正列席许多董监事会，极端繁忙，我也因某种情况，不能约定他日会见。起初拟共进午餐，但因无暇仅进行十分钟左右的谈话。话虽简短，但从其口气和哈里曼先生的经历以及当前的事业来看，包含着很重要的意义。七、八年前，哈里曼先生曾偕带家属，渡白令海峡，游览西伯利亚。据称，他是怀着开辟经由该地区的美俄通路的打算，试行实地考察的。哈里曼的本意，一如他想以其所控制的联合太平洋铁路和南太平洋铁路为中心，经营世界性大规模交通业那样，希望承担满洲铁路的经营，一方面与西伯利亚铁路连接；一方面从大连起经太平洋的航线与太平洋沿岸的美国铁路连接，以期实现美亚交通的大干线。是清也曾怀疑，哈里曼先生的满洲铁路计划，是否有政治上的意义。从此次

谈话看，是单纯地出自于想一手控制一条世界规模的交通干线这样的商业动机，这样解释是妥当的。目前，哈里曼先生一派正收买大西洋岸的“巴尔的摩·俄亥俄”铁路公司的股票。评论认为，这是想使联合太平洋铁路公司亦与大西洋连接，打下一手经营横断美国干线的基础。倘其计划得以实现，联合太平洋铁路还要同欧美之间的交通直接连接。哈里曼先生的计划是这样一个世界性的，因此必然企图向东亚方面扩张事业。先生关于满洲铁路计划的主要之点在于，拟与西伯利亚铁路及太平洋航线连接。

高桥就上述事宜寄来如下意见：

总之，哈里曼先生的目的，可以说是，拟将其控制的铁路与美亚交通干线相连接。根据口气来看，先生虽希望尽量由满洲铁路达到目的，但如无余地亦或将同清国政府协商在满洲铁路以外谋求与西伯利亚铁路连接的计划。并且，与太平洋航线的连接点，其目标可能是上海。果真如此，满洲铁路和大连港，以及神户等我国港口，将因而遇到严重的竞争者。哈里曼先生主持的各铁路公司拥有强大的资金和势力，与之竞争值得考虑。哈里曼先生的腹稿尚不确知，但他声称十年之内有后悔之时，可见是存在一个在其间准备实行的计划。关于此项，同日本政府有无协商的余地，他有意寻找良机试图进行交涉。鉴于哈里曼先生提议根据情况再次来日，我政府就此做出庙议是重要的，如有意协商，在适当时机以适当手段开始交涉。对此，依愚见将哈里曼控制的铁路与邮船会社及东洋汽船会社的美国航线相连接，与神户港、满洲铁路以及西伯利亚铁路保持联络，以此方针试行协商是有利的。联合太平洋及南太平洋铁路的东洋航线连接点过去是旧金山，哈里曼又计划在波特兰连接，以便在太平洋沿岸扩张其事业，因此，北

方航线也与之连接是可能的。另外，象哈里曼先生计划那样，将美国现有材料移用于满洲，在节约时间和费用上是有利的。哈里曼先生不是那种出售无用材料图谋小利的龌龊之人。其方案是立足于最迅速、最经济的目的之上的。铁路经营虽不委诸哈里曼先生，关于材料，按该人方案进行如何，请另行审议。

以上，根据哈里曼先生谈话，大胆陈述卑见，供台览。如有可供参考之处，乃大幸之至。敬呈

明治 39 年 10 月　日

事实上，后来正如高桥的提案那样，经伯爵之手，满铁改筑宽轨的材料，是仰赖美国的。

鹤见祐辅：《后藤新平》，第二册，第 754—761 页

## 俄国曾"大致同意"出售东清铁路

东清铁路是被朴茨茅斯条约所割裂了，保存在俄国手中者只有干线及哈尔滨到宽城子之一段支线。关于这条铁路的取消问题就不是这样简单了，因为他有复杂的国际财政关系，他所动员的外国资本不下于五万万卢布。关于东清铁路的到期赎还问题，在一九〇五年已由英美两国人在北京提出了，这两国都允许供给中国政府金钱以为赎路之用。但是圣彼得堡对于此事并未听到确切消息，它只听到一种谣传。据我们所知道者，俄国政府并未接到此事之任何正式提议。这也是理所当然。外国资本家及其怀有政治目的之政府所最垂涎者是南满铁路，但是关于南满铁路必先与日本交涉妥当之后始能与俄国交涉。在朴茨茅斯条约签字之后不久，在一九〇六年，美国南太平洋公司及联合太平洋公司（Southern Pacific; Union Pacific）的总经理，拥有铁路股票一万五千四百万美金的铁路大王哈里曼确是与日本人谈判过；但是他的谈判毫无

结果，所以就没有来理会俄国。

即把俄国之出售东清铁路看作纯粹的商业行动，那末俄国政府自动地提出售路即是他完全破产的表示，至少也是非常的不利。但是俄国政府眼中之东清铁路取消问题实在是个政治问题。因为不论东清铁路如何容易被人切断，他始终是俄国与太平洋岸领土之惟一交通线。在阿穆尔铁路未筑成之前，是谈不到东清铁路取消问题的。在日俄战争尚未发生之时，库罗巴特金即曾对尼古拉表示，“我们必需从斯列顿斯克把铁路延长到伯力”，所以在一九〇五年就准备提拨七十万卢布，以调查阿穆尔铁路的路线。诚然，在一九〇五年秋季，因为缩小预算而未将该款拨出，但是一九〇六年春季马上又提出了调查工作之迅速进行问题，而且因为俄国缺乏资本，所以准备招致外国租借家（特别是美国的）承办筑路事。因为筹备筑路之“私人公司”未能成立，所以这事也就延缓下去了；本来预备用一万三千万卢布于五年内筑成该路，现在也弄得遥遥无期了。这时俄国算是保持了北满之军用铁路及武力保护下铁路租借地，这件事实所产生的结果也就常常使俄国外交家不放心于远东问题了。

在起始的时候，俄国政府还装作一个平安无事的样子，好象东清铁路上并没有发生什么事情，所变化者只有日、俄两国在朴茨茅斯条约上所作的规定而已：即铁路之范围缩小及不许作军用两点。对于中国的关系也恢复一八九六年的“和平”原则，而且把铁路合同及该私家铁路公司与中国政府多年来所缔结之补充协定作为东清铁路今后政策之基本。在一九〇六年，在圣彼得堡成立了一个“讨论东清铁路公司业务问题特别会议”，这会讨论了许多立法问题，其内〔容〕大约为如何管理东铁租借地以侵夺中国的主权，这次会议的结果是不能公布的。但当俄国开始依照这个方针进行而企图确立铁路租借地内之俄国行政权时，即遭了中国政府之抗议，

列强对之亦不承认——因为列强在东铁区域内保持他们的治外法权亦如在中国其他各地，所以不愿俄国损伤他们这种利益。当俄国政府一显露了他这种方针时，中俄两国在东清铁路上的关系立即陷入了困难而常常发生纠纷的状态。这些纠纷妨碍了铁路商业之发达，且逼着俄国外交家运用一些绝望的步骤，而这些步骤又使中俄关系更加复杂而困难起来。俄国的军力削弱了，特别是远东的兵力更加衰弱不堪，而中国的民族运动及陆军改良却逐日向上，特别是在满洲。所以俄国外交家就很担忧。他们觉得，"如果不冒着战争的危险，就没有方法保护东清铁路公司在该路区域内之行政权"。但是即抛开这一点不算，这个方针之坚持之毫无意思也逐日明白了。驻华俄使馆的报告说，"中国人用不断的骚扰，或小规模地侵入俄国权利范围之内，以及有组织的仇俄行动之其他办法，促成了俄国在北满工商业之停滞状态；所以东清铁路的货运不能增加而俄国边区移民之潮流也断绝了"。柯柯曹夫说，因此而"造成了一种非常困难的局面，破坏东清铁路公司之各种预计，他不能从他企业中取得利润"。还有东铁局长霍尔瓦特说，"中国人此种行动之结果如何，甚难估量，而我们所受到的损失却很大"。维特在职时所计划所经营的东清铁路，到了日俄战后反成了俄国之很重的负担。俄国在日俄战后之"一切行动"竟得不到中国人之"丝毫"谅解，中国人不了解"我们现在已放弃了从前侵略北满的思想"；俄国外交家在北京用尽了努力，但是不能克服"中国人的成见"，中国人咬死"东清铁路损伤了中国的主权"。如尼古拉所希望者"而与其他国家分离地"进行此种冒险政策在目前已不可能，因为日俄战争之后，俄国远东领土之状况取消了俄国进行任何独立的急进政策之可能性。

日俄两国在一九〇七年七月所缔结的秘密政治协定，连同一九〇五年八月的英日同盟条约及一九〇七年六月的法日条约来

看，好象是清清楚楚地商妥了日俄两国在满洲朝鲜及蒙古的相互利益及权利，好象是规定了日本绝对不染指于珲春镜泊湖到松花江嫩江会流处一条区分线以北之北满。但是俄国驻朝鲜、驻日、驻华各代表之报告都可证明，日本正在急忙地并有系统地进行新战争之准备工作，欲将朝鲜及南满变作他的军事根据地，预备能向北方进攻之铁路线及军用仓库、兵械库及营房等等。到了一九〇九年春季，日本已能于对俄开战后两星期以十一师团的兵力侵入俄属的阿穆尔省〔指俄占我黑龙江部分〕，且数日之内即能攻克那水陆两方皆无防御能力之海参崴。这时俄国外交家也看得非常清楚，日本在中俄纠纷中所以采取鼓励俄国的态度者，是根据他们的政治方略，想挑起中俄两国的武装冲突，以便日本用此与借口而将俄国驱离太平洋岸。俄国的外交人员又指出“日本方面之非常和善热心而又谨慎的态度”，日本人“依旧不惜用很大的努力以求拉拢俄国人”，但是这些外交人员又看到日本正在“火速地准备反俄的武力”，所以他们就觉悟到，“这种亲善关系必然不能久延”。

在这种情形之下，俄国政府想立即“光荣地”而又无物质损失地退出满洲之计划也不足奇怪了。在一九〇八年六月，国会通过了以国库款项修筑阿穆尔铁路的议案。同时又很快地与法国银行家及伦敦银行家进行英法新借款之交涉。这次借款不仅能还清一九〇四年所有的短期借款，并且还能剩下许多（实际上为一万三千六百万卢布）以供俄国政府之自由支配。这样才算把东清铁路之转让问题变作了实际的问题。柯柯曹夫曾作过第一次怯懦的尝试，他主张减少护路队的名额，欲以此使中国人相信俄国在北满并无侵略思想，北京方面也暂〔赞〕成柯柯曹夫这个提议，并且补充一点意见，主张立即向中国表示，俄国“决计于一固定期限内取消在北满的企业”。同时俄国外交部也正在考虑一个提议，这提议之内容为：“与华美两国成立一种三角协定，不只关系到满洲问题，并且

关系于太平洋之一般问题";这协定之基本原则为:"铁路区域内有许多新起的城市与村镇,本应以外国租界的条例管理之,但东清铁路管理局可完全不过问这些城村的行政"。在一九〇九年一月十七日(公历三十日)柯罗斯道维茨突然接到中国方面一种提议,这提议使之"十分惊惶"。这是中国外务大臣梁敦彦所提出的赎回东清铁路的提议,是由海关税务司英人勃里登转交与柯罗斯道维茨的。最后到了一月十九日,柯罗斯道维茨已接到了庆亲王之照会,其内容即中国赎路之正式提议,并表示深信俄国政府必能给以同意之答复,又说"这样可以解决关于该路之一切问题,而两国之友好亦将因之愈深"。

当然中国人在作此提议时,其背后是站着美国的资本家。然而这美国资本家却是俄国政府自己招来的。一九〇八年夏季,俄国财政部驻美代表维仑肯回到了圣彼得堡。他经过他的美国妻室而与美国银行界有些关系。柯柯曹夫与他讨论两个问题,这两个问题或者都是他自己提出的。一个问题是:如何引致犹太银行(Kun &.co.)参加俄国的财政事业;一个问题是如何与日本商量把南满铁路与北满铁路同时售有〔与〕一个"国际辛狄加"。伊斯渥尔斯基也参加了此事,维仑肯以后的行动也都得过两位大臣的允许。当维仑肯回到纽约的时候,他"曾与前言犹太银行之经理色弗会过两次面",他"认为色弗对俄国犹太问题的知识是片面的",所以他劝色弗亲到圣彼得堡一次,以便"完全明了他所关心的问题"。色弗亦作一书面的允诺,说如果柯柯曹夫请他,他就可到圣彼得堡一行以"共同讨论"在美国为俄募债的问题。"但有一个条件,即俄国政府应允许讨论俄国犹太人的待遇以达到与其他居民平等之问题。"好象色弗游俄事没有什么新的进展而柯柯曹夫对他的请帖也未曾发出。但是过了不久之后,在一九〇八年十一月末,色弗差一点受了俄国政府的"饵诱"而参与了俄国之财政事业。这

次“饵诱”不仅限于“工业定货”如一九〇五年对莫尔甘所提出者（但因莫尔甘之拒绝而未得任何结果），也不仅限于犹太人的平等待遇问题（假若没有这一点，色弗绝不愿听到对俄国政府作财政帮助之事情），而是大规模的铁路企业之投资与大规模的让步及与之相关连的广大的商业利益，财政利益与政治利益。维仑肯向色弗提出者即“由色弗发起”，以购买铁路之有担保债券之法购得东清、南满两路，用色弗的话来说，就是“两条满洲铁路国际化的计划”。维仑肯与色弗都认“日本之愿意参与此事及同意南满铁路之出售”为“此计划成功之首要的条件”。只有在这个条件之下，即只有“日俄两国通力合作”的条件之下，色弗才肯发起这个“名义上在美国人手中之辛狄加”。在一九〇八年十二月，关于日本的问题都全在日本铁相后藤与日本银行总裁高桥是清身上了。维仑肯在七月间已同高桥谈过，而高桥也曾允许尽力帮助色弗。所以在这个时候的交涉已成了三角的交涉，而三方中只有美国一方，会与（也应该与）中国政府发生来往。而中国政府却未等到交涉之完全成熟就很性急地在一九〇九年一月十九日对俄国政府作了赎回东清铁路之正式提议。

现在，当俄国方面已大致同意，于售路之时突然发生了另外的变化，日本方面坚决地拒绝“关于满洲铁路之任何交易”。在这个时候，日本在伦敦募得了二百万镑的南满借款，所以尽可悠游度日而不必匆忙了。刚刚这时中国又发生了两件“政治变动”，即慈禧太后之死（十一月十五日）与袁世凯之去职（一月二日），这两件事使东京政府打定主意“静待今后事变之推移”。诚然，色弗与其伙伴哈里曼，都不管南满铁路交涉之结果如何，而照旧愿意与俄国政府“进行谈判以使中国取得东清铁路。但是圣彼得堡也学着日本的样子而决定不忙”，“取一严格等待的态度，决不由俄国政府或其代表发起此事”。这时就训令维仑肯“停止与美国资本家之任何

谈判而听事件之自然，以等待外国资本家或中国政府对我们提出合理的提议”。暂时对中国作一“良好的答复”，说明俄国“在原则上不拒绝他的提议，但是认为，在阿穆尔铁路筑成之前，这赎路事是不能实现的”。

这时候的日本不仅不想放弃他的南满线，而且于一九〇九年夏季在南满露出了十分急进的政策。他于七月三十日给中国一个最后通牒，提出了关于安奉铁路、吉会铁路、间岛及抚顺烟台煤矿归日等等要求，在八月二十、二十二日，就由中日两国成立了关于这些问题之协定。这事引起了美国方面很大的不满意，所以就有人认为，“因日本违反种种条约而危害了中国之独立，所以有与俄国谈判的必要”。在一九〇九年十一月之初，美国的外交家在圣彼得堡表示，“俄国对于满洲政事必需与北美合众国携手并进”。罗克希尔〔柔克义〕向伊斯渥尔斯基表示，必需用一种办法立下了一个“日本今后侵略之最后的所谓国际的界限”，其实这办法不过是维仑肯半年之前所提出的“满洲铁路商务中立化”的计划。伊斯渥尔斯基向罗克希尔提出之满洲中立化不仅限于商业上，而且也在军事上。但即令这计划实现，也并不能解决俄国太平洋岸领土受日本侵犯的问题。反之，如伊斯渥尔斯基明告美国大使者，“日本在南满的优越地位如受到外来的压迫因而失去”，恐怕他会到俄属之沿海省来找赔偿。在同一日，“罗克希尔刚刚走后”，本野立即来拜访伊斯渥尔斯基，他提议把日俄间现存的关系变成一种“形式的同盟”，“不仅中国，即其他国家亦应屈服在这种同盟之前”；假若这同盟能够成立，俄国就可以“以日本为支柱而坚决地维持东清铁路根据一八九六年合同而得到的种种权利”。在这个时候，俄国外交家必需“立即选择其远东政策之最后道路”，而尼古拉“个人”却已经“看清楚了俄国应选的道路，与日本密切地携手”。实际上俄国走了这条道路，如伊斯渥尔斯基所说，这条道路引向“日俄两国共

同保护满洲甚至保护全中国之局面，以对抗美国及西欧各国”。在最近的未来，这种携手即保证了欧洲大战时之俄国后方。

罗曼诺夫(民耿译)：《帝俄侵略满洲史》，第489—496页

## 哈里曼的环球交通计划概要

(1920.10　　日本外务省亚洲局调查报告)

美国铁路大王、大企业家哈里曼对远东素来抱有兴趣，他在日俄战争时，让与其有密切关系的坤洛公司承购日本政府的战时公债，此即这种兴趣表现之一。哈里曼首先着眼南满铁路，欲掌握其经营权，还制订一个大计划，拟进一步收买东清铁路，获得西伯利亚铁路的通过权，达波罗的海，横断大西洋，最后与在其势力下的美国铁路连接，以实现其属于同一系统的环球交通路线。

明治38年春哈里曼应美国驻日公使葛利斯康的劝说，怀抱雄图于同年8月末来到我国，受到朝野恳切周到的欢迎。在京期间，他与以桂首相为首的诸元老会晤，提出了日美共同管理南满铁路的办法，这是他建立环球铁路计划的一部分。当时井上侯爵等人正担心战后俄国进行复仇，因而认为该计划是最妥当的缓冲办法，于是进行了协商。哈里曼为视察中国、朝鲜暂时离开日本后，葛利斯康公使及外务省顾问史蒂文斯等人曾热心努力斡旋，哈里曼归东京后，终于10月12日与桂首相交换如另纸之草合同，并立即于当天携带回国。

但于哈里曼离日后仅三日，小村外务大臣自朴茨茅斯回国，闻知同哈里曼签订协定经过，认为这是政府的失策。还因为当时国内反对媾和条约的声浪很高，如公布本案势将引起严重事态，因此该大臣亲自奔走于阁僚与元老之间，终于使各方面均同意废除该协定，遂于10月21日电令驻旧金山领事上野，对23日到达该港的哈里曼手交发自桂首相的下开电报：〔略，同前〕

对此，哈里曼发出承诺的复电。为说明上述电报，添田受桂伯爵的委托，还以自己名义发出如下密电〔略，同前〕

11 月上旬，小村全权大使一方面为结束朴茨茅斯条约，一方面为设法处理哈里曼事件的善后，赴北京与清国政府缔结满洲协约。其第二款规定:“日本政府承允按照中俄两国所订借地及造路原约实力遵行”。它规定除日清两国国民之外，任何人不得参与满洲铁路的经营，换言之，采取不许两国以外资本投入的方针。

于是，添田又于明治 39 年 1 月中旬奉命通知哈里曼称，因满洲铁路不许日中两国以外的资本家参加，不得不将日前的协定废除。“备忘录”事件遂告解决。

哈里曼的环球计划虽然在其第一步招受挫折，但他毫不屈服，又进而调查各铁路线，制订各种计划，争取实现其理想。明治 40 年 9 月，伦敦保令公司获得中国政府铁路自新民屯延修至法库门以及还延至齐齐哈尔的权利，此路适与哈里曼所计划的一条线一致，于是哈里曼拟利用该路，并曾委托美国驻奉天总领事代为斡旋，试图进行合作，后因适逢同年 10 月的美国金融危机，遂归于失败。

明治 41 年，美国金融界趋于平稳，哈里曼取得美国国务院的援助，使司戴德与奉天巡抚唐绍仪商议设立东三省银行，缔结借款两千万元的草约，还计划由中美两国共同修筑齐齐哈尔至瑷珲的铁路。

明治 41 年 9 月司戴德携带同唐绍仪签订的议定书回国时，哈里曼认为，如该铁路计划与上述保令公司获得权利的线路联合，即将组成自黑龙江达渤海湾，连接太平洋与西伯利亚铁路的一大干线，这实在有助于其宿愿的实现，因此该氏为此热心奔走。后因国务卿罗脱亦给予巨大援助，坤洛公司终于同意上述借款。另一方面，11 月下旬唐绍仪以对免除义和团事件赔款进行答谢的名义，实际是以订立借款契约为目的，亲自赴美，然而恰逢光绪帝与

西太后死去，醇亲王充任摄政，该王的反对派袁世凯被贬，于是依靠袁保障其使命的唐绍仪不得不空手回国。

哈里曼的计划虽然再度失败，他仍继续努力，但于明治42年因病逝世，其空前的壮志雄图，亦终于成为镜花水月。

日本外务省档案胶卷，P10，P.V.M 2，第2739—2751页

# 二、日本阻挠以美英为背景的新法铁路计划

## 驻奉天总领事荻原致外务大臣函

（1907.1.17　机密第19号）

因奉天等地开市及税关问题前来本地已达数月的苏州税务司欧里巴先生〔英国人〕曾于去年11月间奉将军之命前往铁岭、通江口、法库门等地视察商务，现已返奉。他根据视察结果，就新民屯法库门间铁路修建及水陆交通的改善问题，向将军做了献策，要点如下：

首先，应将辽西铁路从新民屯延长至法库门。该地区地势颇为平坦，毋需巨额费用。铁路修成后，天津、秦皇岛等地物资将终年不断地运往法库门，法库门的重要产品——谷物，亦可在夏季运往营口，冬季经秦皇岛出口。如不修建此路，辽西的谷物将通过南满铁路完全运往大连。此外，新法铁路完成后，还可以进一步向北延长，直达黑龙江省新城〔今吉林省扶余县〕及齐齐哈尔，这对繁荣商业颇为重要。

倘或不能迅速修建新法铁路，目前，则应采取下开三种办法以改善交通机构。

第一、修筑官道：现有道路多为民众暂时修筑者，曲折凸凹甚为不便，故应修筑新民屯法库门间干线道路，并在法库门、三面城〔船〕间，铁岭、马蜂沟间，昌图、通江口间修筑官道。渡口等亦应官方经营；河岸亦必须修筑。

第二、收购畜类：近来畜类奇缺，价格高涨五、六倍，以致使用

畜类运输货物之运费，异常高昂，阻碍商业发展实非浅尠，应设法由蒙古地区收购畜类。

第三、疏浚水路：辽河为奉省唯一水路，但因浅滩甚多，行舟不便，应派调查人员先行勘测河道，疏浚浅滩，一俟完成即设一公司，购置小型蒸汽船以备拖船之用。

献策中新法铁路修建问题从和南满铁路竞争的意义上说最堪注目，但修成后营业收支是否相抵尚颇多疑问，或难付诸实施；倘若企图断然实施，我方即须提出反对修建竞争线的抗议，以保护我南满铁路利益。暂报告建议如上。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第24—25页

## 临时代理公使阿部致清外务部庆亲王照会

(1907.8.12　第61号)

为照会事，据报道贵国最近有将关外铁路由新民屯修筑新线往北延长之计划，其办法如何，并由何时着手，尚未得知；又闻东三省总督有借外债之说，其外债是否为造路之用，更不能无疑。如贵国政府所熟知，前年日清举行满洲问题交涉会议之际，贵国全权代表曾声明清国政府为保护南满洲铁路利益之目的，于该铁路收回之前，不能于该路附近另设并行之干线及侵害该线利益之支线。该声明载于会议录第11号内，可据以为凭。现既有关外铁路北延之说，不能不引起帝国政府的注意。日前9日，本代理公使曾到贵部探问确息，当蒙吕大臣、汪侍郎接见，唯对本使质问之事项，均答以毫无所闻。本公使曾请详加查明，并声言修筑与南满铁路并行之干线或侵害该路利益之支线帝国政府断难承认，切请牢记等语在案。兹为慎重起见，再以公文照会，即希查照。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第53—56页

## 日本代理公使阿部致清外务部照会

(1907.10.12　　第79号)

为照会事，前闻贵国有将关外铁路往法库门方面乃至以北延长之说，曾经本使于8月12日以第61号照会贵部，告以贵国如修筑与南满洲铁路并行之干线或有害该路利益之支线，考诸日清交涉会议录所载明文，帝国政府断难承认，提请注意。9月10日接准照复：据东三省总督及奉天巡抚复称，该路如何修筑尚未议定，惟延长关外路线一层，是为清国交通便利起见，与南满铁路毫不相涉，并非敷设与该路并行之干路及有害该路利益之支路，可勿过虑，等情前来。当经本使请示本国政府，兹奉训令，以贵部仅据督抚如此放纵之意见遥转本使，似毫未感到贵国政府对该问题之责任，乃本国政府最引为遗憾者，应再向贵政府声明，如将关外铁路往法库门方面以及以北延长，显系与南满洲铁路并行，且有害于该路利益，按照日清交涉会议录明文，帝国政府断难承认等因。奉此，相应照请贵部查照。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第71—72页

## 徐世昌、唐绍仪致外务部函

(1907.10.15)

密肃者，三省百端待理，非地方交通便利实难措手。前拟从新民府经法库门，由洮南府以达齐齐哈尔展筑铁路，实为必不可缓之举。世昌前曾奏明，仰蒙俞允，复与钧部筹商，意见相同，赞成此举，无任纫佩。查此路前经邮传部商部会复前署黑龙江程德全折内，曾奏明允准在案。现在筹议办法粗有端绪，谨为钧部分晰陈之。查新齐一路道里绵长，若同时并举，不但需款繁多，且恐外人横生阻力。今拟分三段展修：由新民至法库为一段；由法库门至洮南为一段；

由洮南至齐齐哈尔为一段；并不另立名称，即作为京奉铁路展修之路。盖路为京奉所展修，其关系不在东省，外人当无所藉口也。其第一段路工，现已饬保令公司亲往履勘。保令公司者，英国最著名之工程家，历包南非洲各大工，最有名誉、最有信实之公司也，一切作法皆与关内外铁路一律。所有工程即由该公司包做，盖如桥梁涵洞等类，如损坏例须赔修；一经包做，则损害由其自任不至偷减。至所开工价，以英里统计之似与各铁路较为核实。然使做法稍有未合，关系甚巨，必有与合同不符之处，随时指明，令其改作，即詹道〔詹天佑〕未能常川监工，亦必有詹道派出精于路工之代表人随同督察，必以合法为度。如果处处合宜，俟第一段路工告成，再议展修第二段，此时尚未与议及。其完工先订为两期，缘如明春开工，则可于十八个月修竣；若迟至夏秋，则严寒时候较长，须二十四个月竣事。此路系京奉展修之线，且第一段尚在辽西境内与日人毫无干涉，彼倘强聒，即请钧部据此驳诘。我因有词可措，彼当无所借口。第二、第三两段暂不宣布。兹将与该公司所订之草合同钞呈钧览，此系未定之件，并希酌裁后迅速赐复。如以为可，即当决议开工，克期集事。一面即行奏咨立案不胜盼切。至此路议办后即拟筹借外债，以为修筑之费。既为京奉接展之路，自应向中英公司借款。按照路款若干与之筹借，拟不以该路作抵，即由东三省筹还，容俟详细研究商定办法再行奉答。即希赐复，统希秘密暂勿宣泄为祷。

《清季外交史料》，第207卷，第9—10页

## 新民屯至法库门铁路工程合同

(1907.11.6)

东三省总督暨奉天巡抚，因欲展筑京奉铁路，拟由新民府筑至法库门，现议定，嘱保令公司承修及允将此段铁路工程按上等工程

建造。

一、此路轨道宽窄及一切工程做法，应按照关外之京奉铁路承修。

二、此路所用车路、车站、石料、石渣各地段，应由东三省督抚购备。

三、此路系京奉铁路之支路，所有与京奉总局交涉事件，应从优相待。如用码头卸运材料及至新民府运脚特别价目，以暨应由分路取石料、石渣、沙土等事，准其运用，不得拦阻。

四、所有由外洋运来进口铁路所需材料概免征税饷、厘金等项。

五、所有应定何时及何样开工及需用车辆若干，应由中国所派之顾问工程司与保令公司商定办法，但倘有意外延搁及阻碍情节，非保令公司力量所能及者，应不计算。

六、此路应需款项须早设法筹备，俾免拖延时日。

七、因宜早日兴工，现议定，保令公司立刻前往，详细勘路。

八、此路一切桥梁，应按照关外之京奉铁路之格式、轻重、做法。

九、此路一切工程及行车人弁驻所、车站、月台、岔道、旗号、电报、德律风及一切完全行车之需用各件，保令公司应化费两万镑；至于保令公司按照里数，修筑铁路应得之利益，亦算在内；该等工程应如何做法，任听顾问工程司作定。

十、东三省督抚拟派道员詹天佑充当此路之顾问工程司。

十一、此路一切做法及各样图说，应凭该顾问工程师作定。

十二、此路兴工之日起、应由詹顾问或其代表人常川稽查所修之工程，如查有不按所定格式及图说者，立刻知照保令公司，令其更改。

十三、保令公司允承修自新民府至法库门之铁路，均按上等

工程做法，以至完全美善，及除修正路外，应加一成岔路、过车路及取石料、石渣之分路。统计每英路一里需英金六千五百磅，在伦敦发给第一批，俟铁路修有一半方付给第二批，俟政府接收后，再付给第三批。

十四、此路车辆应由东三省督抚购备，俾须予备开工之用。

十五、此路约十八个月或二十四个月完工，应看定何时开工，再定交工日期。

十六、意外不测各事，均不能施行于承修日期。

十七、现在所定者，系草合同，俟邮传部核定及奉旨批准后再定详细合同。

《清季外交史料》，第207卷，第11—13页

## 日本代理公使阿部致庆亲王照会

(1907.11.6　　第84号)

为照会事：关外铁路接展至法库门乃至以北一节，显与南满洲铁路并行，且有害该铁路利益，按照日清交涉会议录所载，日本政府断然不能承认，业于上月12日以第79号照会声明在案。旋于17日接准照复，将邮传部对于此事之意见开示前来。查邮传部所称各节稍感模糊，有欠明瞭，似谓关外铁路接展修造与南满洲铁路相距里数，将不少于欧美各国二路间通常距离。并据贵部声称，邮传部所言与东三省督抚意见相同，实与北京会议录无所违背，等语。查邮传部所称云云，果与督抚意见一致，则前此认为督抚意见不当之帝国政府，亦必不满邮传部之论点。我政府之主张，业经本使再三声明。总之，若以关外铁路接展至法库门乃至以北，显与南满铁路并行，有害该路利益，日本政府断不能承认。相应再行声明，请烦查照。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第81—83页

## 日驻英大使小村致外务大臣电

(1907.12.29　　第154号)

关于131号贵电，《泰晤士报》在12月28日刊登了该社北京通信员发来的电报，内容如下:

南满铁路现仍为日军所占据，与战时一样，一些车站在日军昼夜军事监督之下。武装日本军人进入车厢，引起欧洲旅客，特别是妇女的不安，他们抱怨日军的粗暴无礼。

中国希望把北京干线展修到奉天省城，但展修时须横穿日本线路，这是日本所不允许的。日本还不允许中国把关内外铁路展修到法库门。关于该铁路，中国已于11月8日同英国一著名建筑公司签订以一定价款在数月内修建的合同。日本所持的理由是:那条线路将同南满铁路竞争。但该线路同南满路线的最近距离尚有三十五英里，中间还隔有一片广阔的辽河流域。日本禁修该路是不符合对门户开放政策的合理解释的。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第401页

## 日本公使林致外务部照会

(1908.1.20　　第5号)

为照会事:关外铁路展修法库门乃至以北一节，显与南满铁路平行，并有害该路利益，按照日清交涉会议录所载明文，日本决不同意，自去年8月以来再三向贵国政府声明在案。故日本政府关于本件之意见，贵国政府当已详查一切。惟贵国之邮传部不顾两国之成约及帝国政府据此所做之上述声明，仍欲将关外铁路自新民屯展修至法库门方面。现据确实消息，贵国官宪已于去年11月8日就该路工程事务与某英人订立契约。似此举动，实出日本政府之意外。该英人虽不知日清两国已有成约不许展修该路，但贵

国政府既于明治38年之北京会议上与日本政府订立明约，承认为保护南满铁路之利益，决不在该路附近修筑平行干线，并不敷设有害该路利益之支线，则贵国官宪无论何人皆当遵守此约，因而监视勿违此约乃贵国政府之责任。故日本政府甚望贵国政府按照两国成约及日本政府之屡次声明，勉尽应守之责务。万一贵国政府置成约于不理，有侵害南满洲铁路利益之行动，则日本政府迫不得已必要时将随时采取认为适当之手段，以保护我方之利益。兹恐不察，特奉日本政府之命，再行声明，即请查照。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3. 56—1，第177—178页

## 日驻英大使小村致外务大臣电

(1908.1.22)

21日访晤英国外相时，他私下向本使谈称：据承包法库门铁路修建工程的保令公司呈称：该铁路决不能说成是南满铁路竞争线。因此葛雷已电问英驻清公使实际上是否为竞争线。本使当即对该大臣做了如下的解释：

前在商定北京条约时，所以使清国许下诺言，就是因为担心法库门线计划。该铁路一旦修成，毫无疑问，南满铁路将受莫大损害，因此帝国政府几个月来一直向清国政府提出抗议。但闻仍然签订了合同。总之，本使确信，帝国政府断不能容许这一计划实现。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第130—132页

## 日驻英大使小村致外务大臣林电

(1908.2.4　第5号)

3日访晤外交大臣时，该大臣谈称：关于法库门铁路问题于上月21日听取贵使意见后，认为作此主张未免欠妥，业经电令驻华

公使知照去讫。本使当即表示:敝国政府必定感到满意。〔下略〕

日本外务省档案胶卷,MT 585,MT 1.7.3. 56—1,第185页

## 外务大臣林给小村大使的回电

(1908.2.4)

请贵官对于英国外交大臣在法库门铁路问题上采取的迅速而满意的措施,转致本官深厚的谢意。〔后略〕

日本外务省档案胶卷,MT 585,MT 1.7.3.56—1,第186页

## 日驻伦敦总领事致外务大臣林函

(1908.3.4)

关于新法铁路修筑计划,昨(3)日在该〔英〕国众议院,一议员提出质问:政府是否知悉,日本已对清国拟将辽河以西的该国铁路向北延伸这样一种权利提出异议?政府究竟是否支持意味着辽西地区中国主权实际丧失的这一日本主张?果然如此,是否符合日英同盟条款?

外交大臣做了如下答辩:

就政府所知,日本对中国展修辽河以西铁路的这一权利,原则上并不反对。日本只是根据1905年日清条约,即中国约定不修建接近南满铁路或与之平行的铁路干线,以及有损南满铁路的支线的精神,对行使权利提出了不同看法。中国政府对这一协约的存在也从未加否认。如果新法铁路合同的当事者果能做出证明,该铁路绝不危害南满铁路利益,因而并不违背两国协约,这自然是他们的自由。

日本外务省档案胶卷,MT 585,MT 1.7.3.56—1,第235—237页

## 牛庄外侨商会决议

(1908. 3. 13)

牛庄商业会议所确信，将北清铁路从新民屯展延至法库门及其以北，在增进与发展满洲贸易上，是最紧要的不可缺少之举。日本虽然在朴茨茅斯条约里特别誓约"为使清国发展满洲的商工业，列国采取共同的一般措施，对此不予阻挠"，却强制地欲使该延长之议取消。因此，对日本政府正在采取的手段，表示强烈抗议。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第六章,第二节,第22页

## 日驻牛庄领事馆代办致外务大臣电

(1908. 3. 21　　第19号)

据闻，此地外侨商会确信，如将北清铁路自新民屯展修至法库门及其以远，对发展与繁荣满洲贸易极为重要，故已决议:鉴于朴茨茅斯条约第四条的规定，对日本政府企图强迫清国放弃展修该铁路的措施，提出强烈抗议。同时还向此地的领事团主席提出请求，希将该决议转照驻北京的外交使团，由该外交使团设法采取必要措施。此外，该请愿书在分条叙述理由之后，还附带说，此事对公益具有重要而又广泛的关系，故应利用一切手段，将商会的上述意见，向清国及欧美各国发表。领事团主席美国领事席南博士因知如欲将此事提交北京外交使团，必将受到日本领事的反对，因而一开始即对本官言明，看来无召集领事会议的必要。此地的外侨商会系由十九个成员组成，其中有两个是日本三井与正金的商人。但该商会的实权，按规则均由会长、副会长及其他三名委员所组成的委员会所掌握，普通成员每年只听取一次委员会的报告。因目前委员会中无我国人，故该委员会拟以商会名义发表的有关此事的意见，丝毫不能代表我国商人意见。望阁下了解后，能在必要时

将此事真相公布于世。再者，三井与正金已通知该商会会长，自本月20日起，辞退商会成员之职。故从今日起，牛庄外侨商会的行动，即与我国商人完全无关。敬请知悉。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第644页

## 日驻清公使林致外务大臣电

(1908.4.13　　第109号)

关于法库门铁路，据闻日内清国政府将向本官提出旨在解释该铁路并非满铁竞争线的说明书，预料如第92号贵电所示，当与保令〔公司〕的论点无异。但该铁路修通后，可以想见，至少历来可被满铁吸收的货物势必为该铁路所吸收，尤其是倘如清国在修筑后以竞争方针经营关外铁路全线，毫无疑义满铁将受害非浅。如现在的奉天至牛庄一段清国铁路，一般已公认在竞争上较满铁占居优势，英国商业事务官郝希的报告亦曾指出此点。前此关外线到达新民屯时期，亦曾将经法库门去营口之大量货物吸收至新民屯，故法库门铁路不侵害满铁利益之说，在理论上终难承认。但铁路展修如果止于法库门而不向北延伸，则实际上不可能因该铁路而引起满铁货运不足。因此，清国政府倘再交涉此事，我方应在坚决主张该铁路危害满铁利益的同时，声明如清国的目的不在于同满铁竞争，而为开发地方切盼建设该铁路时，如能同意下述三条，即：第一、在满铁为日本所有的期间内，法库门铁路只到达法库门而不再向北延伸；第二、日清两国应协商，满铁因法库门铁路所受影响由清国给予补偿的方法；第三、达成上述协议后，始可着手修筑法库门铁路，并可撤销我方之反对。如此方可证明我方并非反对其开发地方的措施，而可免受世间之责难，并得以更加巩固我方的立场。如清国承认我方条件，则我方不仅实际无损，反而可获得某种交换利益，故可谓上策。所见是否有当，即请核夺。

再者，交换利益当然是获得自满铁某有利地点敷设支线的权利。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第655—656页

## 后藤新平致伊藤博文函所附的意见书

(1908.4.21)

伯爵〔后藤〕附在信后的意见书如下：

一、清国在法库门问题上的所作所为，虽然很不讲信义，但如从正面指责其违反条约决非善策。而应使其了解，两国之间存在该问题，对于通过日清合作维持东亚和平、特别是圆满地经营满洲是不利的。

二、最初，清国在接到帝国政府关于有无这一事实的质询时，辩解绝无此类事实，以后帝国政府抓住事实提出抗议时，忽又声称无理由干涉，甚为讨厌。并且，同英国银行团暗中订立契约，愈益摆出强硬架势，真是荒谬绝伦。但如我方采取报复手段，今后又将影响日中关系，故应首先探询对方真意。

三、如果此种背信行为系出自地方官之意，帝国政府则应查明责任所在，使其撤换成为背信根苗的地方官。因为有离间两国关系的地方官存在，必将危害两国未来的利益。

四、帝国政府似乎过于信赖英国最初的回答，相信清国会自行撤回主张。然而事实相反，在我们安心等待事熄期间，他们与银行团暗暗加强联系，愈益坚持其主张。十分遗憾，现在，英国驻北京公使和莫里逊博士竟如另纸电报反驳帝国的主张，使我们突然狼狈不堪。特别是作为穷途一计，由我方仓皇提出交换条件，更是拙劣的下策。

五、必须了解，该事自初即涉及东三省督抚和银行团之间的某种利益问题。银行团已为此支出若干费用，显然不能因为遇到

帝国的抗议便立即取消其计划。

六、如果察知上述情况与本案纠缠在一起，帝国政府当初接到英国外相答复时，即应暗中赔偿银行团的损失，直接继承契约，设法使满铁干线与法库门线连接起来。当时因疏于采取此种手段，以至今天招致麻烦。虽然时机已过，但尚不为晚。这虽属迫不得已，但除此顺水推舟的手法之外，如选择一般的交换办法，以至因此小小冲突，让各国怀疑深厚的日英同盟的真正价值，可谓愚蠢之极。

七、根据以上理由，幸而时间还不算紧迫，如避免提出交换案件的最后的愚笨之策，转而采取使英国银行团欣然听从我方，把计划原封地移交我方的巧妙手法，这除由威望弥著、同英国大使友谊深厚的阁下去做之外，别无他人。但因山川隔阻，不便与阁下面谈。总之，外务大臣作为直接负责人不能不装出据理力争的样子。他虽然这样说，在当局之外，为了两国，为了东洋，甚至为了世界而不能不道破燮理者，除求之元老诸公，再无他途，此点阁下定能谅察。

晚生苦于除任职于韩国的阁下外，没有能突破此难关者，此事已请外相考虑。对此，望示高见。妄言多罪。

鹤见祐辅:《后藤新平》，第二册，第988—990页

## 外务大臣林致驻英大使小村电

(1908.4.25)

4月23日英国大使来访。

本大臣就新法铁路问题指出：清政府如能放弃此项计划，改由南满铁路某处修建一条连接法库门的线路，作为南满铁路支线，并使英国公司承包修建工程；那么，对清国来说，可达开发法库门地区富源之目的，就英国公司而言，可享承包工程之好处，同时亦

必能增进南满铁路之利益，故任何方面均将不反对此举。

该大使认为这是解决问题的一项办法，并答称将致电英国驻清公使，说明此意。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第302—303页

## 外务大臣林致驻英大使小村电

(1908.5.1　　第38号)

本官为法库门铁路问题与英国大使面谈经过，前已以34号电通知贵官。据闻，该大使后来将面谈内容电告本国政府。故望贵官与英国外交大臣面谈，说明我方主张之所在，以期获得同意。再者，预料英国驻清公使的报告，盖称如在修建法库门铁路的同时，能另行修建从南满铁路上一点到达法库门的铁路，我帝国即可满足。这纯属该公使的误解。帝国政府的本意是：希暂停修筑法库门铁路，代之以满铁至法库门的铁路。此点望贵官了解。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第656—657页

## 庆亲王致日使照会

(1908.5.6)

为照会事：案查关外铁路接展至法库门一事，上年十二月十九日接准来照，以按照日清交涉会议录所载，日本政府断不能承认。会议订明承认保护南满铁路之利益，不在该路附近敷设并行干线，并不敷设有害该路利益之支线，中国官宪有遵守此约监视毋违之责务，特再声明等因。查中国拟于关外铁路由新民屯敷设新线，延长往法库门，系为交通便利发达地方及增益本路营业进款起见，与南满洲路线毫不相涉，既非敷设并行之干线，亦非侵害利益之支线，其距离该路总不减于欧美各国现有铁路两线间距离之数之通行惯例，业经本部于上年八九月间准该省督抚暨邮传部来文先后

照会在案。乃贵大臣迄援中日会议录为据，谓中国政府置成约于不理，有侵害南满洲铁路利益之举动。不知当日中日两国全权大臣商订此条时，中国全权大臣即以并行二字范围太广，必须定以里数，言明在若干里以内不能筑造并线。日本全权以为若定里数，自他国视之，若有限制中国造路之意。继又请按照欧美通例定出并行线相距里数，又以通例亦不一律，不必载明。并由日本全权大臣声明，中国将来凡有发达满洲地方之举，日本决不阻拦等语。前言属在，出于至诚，及友邦最笃之谊，自应彼此共遵。夫发达地方，孰若添筑铁路利便交通为最要，该路与南满洲铁路相距甚远，实不能作为附近并行，谓有害干路之利益，不特无害也，而且与有利。缘支路愈多，则干路之生意愈旺，吉长铁路之与南满铁路其一例也。且查新法铁路直接关外路线，所经营口天津俱属封口之口，南满洲铁路直达大连，为不冻之口，满洲所有出口之出产，必须取道南满洲之铁路，直达大连，以期利便。矧法库以西俱属蒙境，若通铁路，则往来便利，货物充牣，南满洲铁路生意必因之愈盛。凡此皆确凿可据，所以中国欲实行发达地方之要政，必自延长铁路始。讵南满洲铁路公司漫不加察，竟执定为有害该路之利益，致令贵国有拦阻中国发达地方之行动，殊非中国所能料及也。所有中国拟修新法铁路意在发达地方暨交通利便并无侵损南满洲铁路利益之处，仍须贵大臣查照，转达贵国政府，为荷。须至照会者。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT1.7.3.56—1，第406—409页

## 驻清代理公使阿部致外务大臣函

(1908.5.18　机密第129号)

本年4月7日，林公使在外务部访晤奉天巡抚唐绍仪询及他对满洲各项问题的意见时，唐绍仪言及延长关外铁路至法库门的计划，竟摇舌鼓唇，多方辩解。他声称：本案固须待日后由外务部

正式交涉，但他以为，该线将来运输之货物原非为满铁所能运送，故修建该线决非侵害满铁利益，但日本竟出而反对，他实在百思不得其解。他认为此举实际是阻碍满洲的发展。林公使曾驳斥其意见，指出他是误解，当时已以电报将经过情况呈报在案，谅已过目。此后清国政府久未来照，本月6日外务部始对我方1月20日照会，送来如另纸所开之复照，提出清国对本案的辩解。

因此，林公使于本月10日往访袁世凯，在会谈时言及本案。林公使一再说明，该照会不外是反复强调清国政府从来的主张，希图辩解而已，此种主张帝国政府断难同意；帝国政府反对修建新法铁路，系因清国政府根据缔结之条约有保护满铁利益的义务，决无意阻碍地方的发展；不仅如此，如不妨害我方利益，尚拟进而予以便利。务希清国慎重考虑，采取措施，以免妨害满铁利益；或放弃修建新法线的企图，或兴修由满铁线上一点至法库门之路线，虚心坦怀，与帝国政府进行协商，我政府将以友好态度考虑该问题。对此，袁未表示意见，总之，在谈话中他始终欲得知我方对该照会的意见。〔中略〕兹对清国政府来照所述，就管见所及略陈数端，以供参考。

第一、清国政府虽一再宣称日中两国全权在北京会议上，曾就并行二字交换意见，但在彼我交换之会议录中，毫无记载。即在我方保存的最详细的会议录中，亦未发现此种记载。即使其中载有此类问答，其原意主要不外是保护满铁利益，至于距离远近无关宏旨，故未预先规定。

第二、他们说“支路愈多，干线生意愈旺，吉长铁路之与南满铁路即其一例”。即使此种主张无误，然新法线既非南满铁路支路，则该言纯系信口开河，不能不说是毫无根据。

第三、他们还说新法线以冬季结冰之营口、天津为出海港，而南满线则以冬季不冻之大连为海港，许多满洲货物自必经由南满

线直达大连。即使此种主张无误，亦不足做为新法线并不危害满铁利益的论据。须知，营口、天津冰封既不甚长，而此外他们还据有关外铁路及终年不冻的秦皇岛等港口。

第四、他们说“法库门以西均属蒙境，如铁路修通，则往来便利，货物充牣，南满铁路的生意必因而愈加旺盛”。与第二项相同，新法线既非南满线之支路，此种主张自属毫无理由。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT1.7.3.56—1，第394—405页

## 日驻清临时代办阿部致清外务部照会

(1908.6.26)

关于修筑新法铁路一事，贵部光绪34年4月7日及5月6日照会阅悉，对此本代理公使已于西历6月8日以70号照会照复在案。现因本案又接帝国政府训令，根据此训令，本代理公使特将帝国政府意见转达如下:

自去年8月以来，帝国政府屡次声明，修筑新法铁路帝国政府终难容认，其事理至为明晰。但清国政府仍未改变过去态度，并送来关于修筑该铁路的辩解照会，不得不由帝国政府辩驳，实为帝国政府最感遗憾之处。

清国政府首先声称，修筑新法铁路与南满铁路毫不相干，不能把它看做南满路的并行线或侵害其利益的线路；两线距离不小于欧美现有铁路两线间距离的通行惯例。征诸事实，法库门地区的所谓辽西货物，现经由昌图、铁岭等地由南满铁路运输者不少；倘若新法铁路一旦建成，这些辽西货物的全部和辽东货物的少部，必被该线所夺。并据驻清英国公使馆商务官贺奇(谢立山)今春的报告，关外线同南满铁路的竞争有成功之势。现今的关外线尚且如此，如再往北延伸以达法库门，则南满铁路将蒙受的不利，自然更加增大。加之南满铁路系外国公司在清国内地所经营的铁路，所

有货物难保不随清国地方官民的意向而流向附近的清国铁路，给南满铁路以打击。又据该员调查，新法线与南满线的距离，平均不超过三十五哩，新民屯奉天间为三十二哩零十分之三，法库门铁岭间二十七哩零十分之二。由南满路的新台子至新法线最近地点，只有二十四哩零十分之八。即使如清国政府所云两线间距离不小于欧美各国铁路两线间的通行惯例，但径直以欧美事例来套生产事业尚未发达的满洲，实属不当。反而考诸清国政府将铁路敷设权特许于外国人之际，关于竞争线的距离亦有先例。据 1898 年关于正太铁路俄清银行与清国官方缔结之协定，及同年北京福公司与山西官员缔结之协定，清国不许在正太铁路两侧百清里以内修筑竞争线。换言之，以百清里为竞争区域，不许敷设他线，这便是足以从根本上动摇清国政府关于本案新法铁路喋喋以欧美标准为立论的适例。

其次，清国政府提到北京会议上两国全权关于并行字样的问答，这在事实上均属无据。现不要说两国交换之会议录，即在我方谈判笔记中，也毫未见到如来示之谈话。但却有小村全权谈称："日本既被许可在满洲经营铁路，则不能不有相当的利益，因而如有危害其利益之事，铁路不能经营，愿将此事妥商"。对此，两国全权交换意见后，袁全权答称："清国决不修筑诸如与贵国管理的铁路对抗的铁路，危害南满铁路的利益。如有此类情事，贵国可提出异议，保护该铁路的利益是当然之事。"遂由小村全权述称，希将此意旨明确，虽不记入约内，但可记于会议录之内，结果形成现存之成案。至并行字样，两国全权问答时，清国全权提出之起草文中开始见到，关于该字样当时无任何异议。

清国政府又述称，新法铁路恰为南满铁路的支线；并援引吉长铁路之例，谓支线愈多，对干线利益愈大，并且法库门以西属于蒙境，铁路通车后，货物必见增加，因而对南满铁路更加有利。然而

新法线并非南满铁路之支线，此种主张系架空之言，毫无根据。加之，新法线之将成为并行竞争线，及对南满铁路有何不利影响，前已述及。清国政府还就铁路与海口的关系，说明南满铁路的优越地位。但如延长关外线占有南满铁路的竞争地位，并且不但有结冻期不算太长的营口、天津，还有长年不冻的秦皇岛作后盾，不能断言，由于新法线而对南满铁路的利益无危害之虞。

总之，帝国政府毫不犹豫地反复声明，对清国为开发满洲而采取的正当手段，丝毫无意阻挠；但如无视成约，特别置帝国政府之屡次警告于不顾，采取放纵行动，另行签订敷设同南满铁路竞争的线路契约，帝国政府断难容认。反之，清国政府如取消新法线之议，而提议敷设由法库门到南满铁路上一地点的支线，则恰似吉长铁路而不是竞争线，并有利于辽西及蒙古地区的发展，故帝国政府自当以友好态度予以考虑。

帝国政府所见如上。贵国政府虚心审度，容纳帝国政府的劝告，解决该问题，维护与增进日清两国友谊，乃本代理公使的最大希望。希速复为荷。敬具。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第475—483页

## 驻清临时代办阿部致外务大臣函

(1908.7.3)

关于新法铁路问题，6月4日敬奉向清国回答的指示信。本官遵旨缮具如附件甲号信件于6月26日送交外务部，敬请台览。窃查牛庄外侨商会日前曾就本问题对该地领事团提出决议书，我外务省亦就此草拟辩驳书寄来三份，当将其中一份转送天津发行之《中国新闻》。如另纸乙号所载，该新闻于6月22日先报道保令商行等经伦敦中央通信社发出的反对日本的电报，之后即利用上开英文辩驳书发表社论，极力支持我方立场，猛烈攻击保令等。征

诸目前现状，此举颇堪注意。再者，本官还将该英文辩驳书寄与当地《泰晤士报》通讯员莫里逊及中英公司之濮兰德各一份。特此附带奉告。讵6月24日和25日东京发路透社电称，我帝国政府已允诺修建新法铁路，并将此意通告清国政府。此种误报已传至伦敦，又由伦敦转电本地。因此，新法铁路有关人员罗德·法伦许与当地路透社通讯员克泰等均分别来访，询及该消息确否。本官当即告以该消息恐系误传，就本人所知帝国政府断难同意等语。昨晚6月22日《东京日日新闻》邮至此地，据该报(其他报纸亦然)载称：帝国政府曾复照称清国政府如不侵害帝国政府利益，连接法库门铁路于南满铁路之一点，帝国政府并无异议。窃意以为，路透社之误解系来自只注意法库门铁路一词，或因未充分理解帝国政府所谓不反对法库门与满铁的联络线一语系指新法线作罢，另修联络线而言。再者，本地发行之《中国舆论》6月13日曾就此事登载如另纸丙号之社论，主张新法线并非平行线。该刊一派人向来主张中国为中国人之中国，与官方亦有联系。该刊为曾受英语教育之广东人所主办，尚希一阅。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第471—474页

## 日驻牛庄领事洼田致外务大臣林函

(1908.7.14　机密第18号)

接奉阁下上月9日所发机密第15号函及英文辩驳书后，本职于上月19日以第35号电请示辩驳书的发表日期，后又接到阁下于该日发下的第24号电示。本职当即遵照复电指示，将上述辩驳书缮具数份抄件，分发给道台、各国领事、税务司、外侨商会等，并注视他们对辩驳书的意见。但直到如今，还无人公开发表赞成或反对的意见，极端沉默。本职又改变方法侦察其内部情况，得知在有势力的外侨官民之中，似乎只有英国领事，已经得到本国政府的

指示，避免谈及本问题，完全采取超然的态度。其余各领事及重要商人对我方的辩驳书皆抱有极端反对的意见，似乎一定要阻止与妨害我方的措施。其主谋者是自去年以来曾多次报告阁下的本港税务司美国人克拉克。他反对的理由是，日本无视先前的门户开放宣言，企图蹂躏各国的商权。另外据称外侨商会拟在六星期内发表反对我辩驳书的意见书，现正慎重研究中。原来，残留于此地的外侨大部分系流浪之徒，是在飘流各地之后，最后定居于此地的，其中有学识和品格的人极少，不但政府即本职亦不屑与他们对等地争辩。其中只有巴特菲尔德·苏维尔公司与嘉丁·麦迪逊公司等，在本国有着强固的基础，并在东洋各港到处设有分店，互通气息，共同行动。对于本问题，它们似乎也正不断通过它们在上海的分店，在外国人中进行活动，其情况不容轻视，但是反对的论据不过是薄弱而又无稽的诡辩。其原因不外是由于他们在东亚各地的分店，经常处于同我三井商行等互相竞争的地位，动辄发生利害冲突，还曾险些被我商人所压倒，因而近几年来很不随心，恰在此时，本港却因日俄战争的结果，商权得以扩张；最近两三年内，他们看到一向确信是他们势力范围的满洲各市场被蚕食，心甚不平，因而企图寻找各种理由进行对抗和阻挠。但这是自由竞争造成的必然结果，实属无可奈何。现在如欲满足他们的要求，即系不均等地给他们以优待，我认为反将破坏门户开放、机会均等主义。总之，本港外侨，只是由于自由竞争的结果濒于不利的境地，所以想采取行动维护其私利。但本港税务司竟参加其中进行煽动，企图顽强地阻挠我方的进展，我认为却不应置之不理。敬请参阅去年 4 月 15 日机密第 22 号函、5 月 8 日机密第 25 号函、9 月 3 日机密第 39 号函，然后想出适当办法。特此报告。

《日本外交文书》，第 41 卷，第 1 册，第 678—679 页

## 日总理兼外务大臣寺内致驻英大使小村电

(1908. 7. 24)

(一) 第68号

阁下应向爱德华·葛雷爵士指出,在一部分英国人中间,有人对于日本抗议修筑新法铁路的措施,以不断挑拨人心为己务,提请该爵士注意此事。因为,这种人在反对日本的措施方面,好象力图让人们感到似乎英国政府在背后支持。日前中英公司代表罗德·法伦许发表声明,公然宣称英国驻日大使已接到指示,令其为维护同新法铁路有关的英国资本家及承包业者的利益,应以友好的态度向日本政府进行交涉。本官以为,清国政府所以至今踌躇,不取消该铁路计划,其原因可能是由于清国政府误解英国政府的态度,有意请求英国援助也未可知。如果这种状况放任下去,将不仅使该问题拖延不决,还可能使清国政府及其官宪对日英两国关系怀有严重误解。去年5月前后,湖广总督为筹募粤汉铁路及川汉铁路公债与横滨正金银行代表谈判时,英国驻日大使曾以1905年清国政府曾向英国政府约定,当有必要为这些铁路筹募外国公债时,应给英国资本以优先权为理由,根据本国政府指示将该协定条款通知日本政府,并说明英国政府希望日本不要接受清国铁路方面的足以损害英国利益的公债。日本政府接到该照会后,立即劝告正金银行,令其谢绝进行谈判,并向总督声明,日本政府决心撤回为本公债而给予正金银行的援助,并附带称,相信为了清国着想只有遵守清国向英国的约定。因此,本官以为,如果在这次新法铁路问题上,英国政府也能向清国公开发表同样声明,通告清国,英国政府考虑到1905年北京协定及日本采取措施之公正合理,对该铁路计划无意予以援助,即可用以解除世人的疑惑,收到使该问题迅速解决的效果。日本政府必将深谢英国政府表示的好意报

答。阁下当将上述意见提给爱德华·葛雷爵士请该爵士考虑时，应说明日本政府希英国政府洞察该问题的真相，为制止与该问题有关的英国商人的煽动而尽力。

（二） 第69号电

如阁下估计目前向英国政府提出第68号另电不合时宜，望即将阁下意见电告。如阁下同意此举，即希按该指示办理。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第679—680页

## 驻英大使小村致总理兼外务大臣寺内电

(1908.7.25 第65号)

阁下关于新法铁路的第69号来电收到。该国外交大臣不仅已在该国议会上再三说明该国态度，并且昨24日本官为告别面见该大臣谈到该问题时，又断然宣称，清国既然已将满洲铁路特权许与我国，当然不能做出有害该利益的行为。因此，该国政府对该问题的态度其后毫未改变。再者，在该国舆论中该问题目前并未成为喧嚣一时的问题，但如果真的喧嚣起来，大约该国政府亦无抑制办法。总之，待本官日内归国后，详细报告本官对该问题的个人看法，望在其后再采取适当措施。本官将按原来预定于27日自该国出发。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第680页

## 日本内阁会议决定

(1908.9.25)

法库门铁路

新民屯至法库门铁路，自不待言，正相当于日清会议录中所载的南满铁路平行线。在商议该款时，帝国全权委员所以同清国委员约定该款，正是考虑到该铁路的敷设。当时帝国全权委员虽尚

不知因该铁路的修筑对南满铁路有何影响，但确是考虑到因此使南满铁路遭受危害的可能，而特意设立该款。因此，不容置疑，清国方面非经我方同意即擅自修筑法库门铁路，乃是违背日清会议录本文及其精神的不法行为。然而，本案现在一方面是对清国的问题，同时又是对英国的问题。因此，本案不仅须作为我国对清国的利权问题来考虑，还必须从对当事国的政略问题加以考虑。特别是帝国政府今后在进行国内外的经营上，获得外资愈益必要，而且在此种外资的供应方面，事实上不能忽视英国必将占居首位。因此，当法库门铁路将给南满铁路带来重大损害并将其致于死命时，固然必须完全抛弃这种政略观点而作为权利问题坚持拒绝其修筑；但如南满铁路所受损失不大，并且其损失可通过其他方法得到补偿，则暂时缓和我方权利要求，以力求当事国的同情，亦为一策。现在考虑一下修筑法库门铁路的影响，如该铁路止于法库门，确实不向该地以北或以东延伸，则不能认为南满铁路蒙受影响非常严重。特别是该铁路修筑后，南满铁路将被夺取的货物，将有不少来自郑家屯方面。因此，如自南满铁路的某一车站向郑家屯修筑支线，将这些货物吸引至南满铁路，相信能弥补上述损失。因此，帝国政府认为，现在采取指出清国政府违约之责，使之保证今后不再重复此类非法行为，并使其补偿南满铁路将受到的损害的方针，在下列条件下允许其修筑法库门铁路是适宜的。

一、应使清国请求我方同意其修筑法库门铁路；

二、应使彼约定，非经帝国政府同意新民屯至法库门铁路不得再向法库门以北或以东延伸；

三、作为南满铁路遭受损失的代价，使彼按与吉长铁路相同的条件，修筑自南满铁路某一车站(例如四平街)至郑家屯的支线。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第686—687页

编者注：此阁议决定的标题为："关于在满洲各项对清问题解决方针的决定"，包括六个问题，这里只摘取新法铁路部分。

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村的报告

(1908. 12. 29)

按预先约定,28日双方于外务部会见。对方除那桐及袁世凯外,尚有左右侍郎联、梁〔联芳、梁敦彦〕列席,但该日主要由袁世凯接待。本职根据日前电呈内容,就六案件依次说明我方宗旨。(第一)首先表示,关于法库门铁路问题,中国根据同日本之约定,理应完全撤消此项计划。不过,由于过去中国同英国商人的关系,中国方面如感自己立场困难,寻求某种解决办法,那么,根据日前举行的我外务大臣与唐绍仪之间的会谈,可进行协商。对此,袁谈到根据唐的报告,阁下同意由新民屯到法库门敷设铁路,并延伸连接到满铁线上的一点,该连接点由中国选择。因此本职谈述阁下与唐绍仪会谈经过后,说明唐不应产生此种误解的道理,并表示唐竟作这样报告,实令人感到十分奇怪。指出唐所同意的我方提案是,不敷设新民屯至法库门铁路,而是法库门与满铁线奉天以北一点的连结。对方对此感到意外,但暂且使之特别注意,唐绍仪报告的那种方案,是我国政府绝对不能同意的。唐做了如此错误报告,是误解抑或故意如此,实难推断。

关于对方所问奉天以北是否包括奉天一事,本职答以此点虽尚无政府明确指示,但大致可以认为,包括奉天。如此回答是否有当,请回示。〔下略〕

《日本外交文书》,第41卷,第1册,第701—702页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣函

(1909. 1. 12)

关于满洲问题,昨日与新任署理尚书梁敦彦举行第二次会议,应新外务部的谘询而来京的陶大均亦列席参加,但谈判主要由梁

充担。

……首先，关于法库门铁路，已根据前电，用书面通知满铁连接点不包括奉天，当天又告知此事。因唐绍仪的报告以前有若干文字模糊之处，对方进行询问的结果，知阁下的方案在于法库门与满铁一点的连接，唐对此未表赞否，只称可报告本国政府。据此梁敦彦述称：如上单单建设满铁支线，难以同意。本官答称，该方案系我国政府顾及清国的立场而提出的，如清国不愿此案，我方可回到原来立场，要求取消新法铁路的修筑计划。他述称，由中国修筑新法线而由满铁自行敷设法库门至满铁的连接线的方案如何。本官答以上述连接线由满铁敷设一事尚未考虑，须很好研究。但他问道，作为其他办法，大致有多大距离不认为是满铁的竞争线。此里数问题尚未考虑，故须研究后方可回答，而他要求一定要了解日本政府的意见。关于以上两件请回示。看来，中国敷设新法线的同时允许满铁修筑同满铁的连接线的方案，一方面固然带来新法线的竞争，但另一方面，如获得满铁的支线，并被允许支线的敷设按本线的条件进行，却扩张了我方势力范围，对我方将是有利的。总之，有考虑的价值。另外，日前据《大阪每日新闻》的丰岛述称，从濮兰德处闻知，中国的计划是，将新法线延长至郑家屯，从郑家屯将其连接至齐齐哈尔伸向西部以开发蒙古。谈判进行当中，说不定涉及此问题，难以预料。对方的意向是这样，我想，许可延伸至郑家屯，同时附以满铁修筑郑家屯至满铁的连接线的条件，对我方将是有利的。以上恳请考虑。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第六章，第二节，第35—36页

## 满铁总裁中村致副总裁国泽电

(1909.1.20　机密第4号)

关于法库门问题，我社提交主管部门审议的意见，昨已电报。

如本电所示，昨日阁议已基本采纳我社主张，并做出如附件的决定，故立即送上。另外，自不待言，此项阁议案须按绝密处理，务希注意，切不可有泄密等情。

阁议决定

根据朴茨茅斯条约所附日清之间的备忘录规定，清国政府在满洲不得建造与南满铁路平行的铁路。因此，我国拒绝新法铁路是理所当然的。但现在以互让精神对清国提出方案，第一方案是：

南满铁路要求建造由南满铁路某一地点经法库门至郑家屯的铁路。

如果第一方案得不到清政府的同意，我方的第二方案是修筑由法库门至南满铁路的某一点（铁岭或开原）之铁路；并须使清国声明该铁路将来不向法库门以北展修。

在不得已时，须要求清国提出备忘录，其内容为："当从法库门向北展修铁路时，必须由日清合办"。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，新法铁道，第66册，第11号

## 外务大臣小村致驻清公使伊集院电

（1909.1.21　　第24号）

帝国政府主张，此次同中国交涉有关法库门铁路问题时，只限于法库门以南，而不涉及向法库门以北延伸问题。如贵使所知，此事业经内阁会议决定。但在第19号来电中条陈梁敦彦提出的第一案，即由中国修筑新民屯至法库门线，由满铁向法库门修筑支线一节，此方案实际乃系以法库门为中心修筑两条铁路。如我方同意这一方案，则迟早终将发生这两条铁路中哪条要向法库门以北延伸的问题，而将来如何解决这一问题，确对满铁的前途有重要关

系。因此，政府现在表示同意梁某提出的方案，但须加修改，即在我方允诺中国政府修筑新民屯至法库门这条铁路的同时，亦须准许满铁修筑一条由南满铁路的某一点起经法库门以达郑家屯这一支线的方案。当然这并非轻易就能得到中国政府同意的，但这对我方在向法库门以北延修一事取得有利地位上将起很大作用。故贵公使务必向中国委员提出上一方案。为此可向中国方面解释，帝国政府既已不拘会议录上的规定而允诺中国修筑新法线，则为补偿满铁方面为此而遭受的损失，中国方面亦应允诺我方修筑上述支线。而且由于修筑该支线，结果可将郑家屯方面的货物吸引到新法线来，这对中国铁路也有很多好处。如果中国政府最终不能同意，贵公使应请中国政府将我方提出要求的详情明文记载，我方在撤销上述方案的同时，在使中国政府保证其不向法库门以北延长，和延长时应由日中两国商讨决定为交换条件的前提下，也无妨同意梁某提出的第一案。因此，梁某所问平行线的距离问题，无研究之必要，而且上述两铁路之是否成为平行线，也须根据当地地势、经济情况及物资集散情况等各种实际情况来决定，不能仅凭两条铁路的间隔里数，就认为是平行线。即希查照。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第226页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村函

(1909.2.9)

〔前略〕 拟制附件备忘录附以汉语文本于6日会见梁敦彦时，加以必要的说明交出，要求清国政府慎重友好地考虑。〔下略〕

一、法库门铁路

中国政府拟修筑新民屯至法库门铁路一事，因违背北京会议录所载成约，危害南满铁路利益，帝国政府实难允认，不得不要求清国政府取消该铁路的修筑。惟开发蒙古地区的利益，帝国政府

亦向有同感，并且清国政府业与英商签订新法铁路工程契约，进退似有困难。因此，一方面遵重北京会议录所载成约，不侵害南满铁路的利益，同时另一方面，达到开发蒙古的目的，并使英商收到包工之利，另行考虑办法是为必要。为此，帝国政府拟提议如下：

（甲）清国政府不敷设新民屯至法库门方面的铁路；敷设法库门至铁岭的铁路，在该地与南满铁路连接。

倘如清国政府不同意甲案，仍渴望敷设新法铁路，帝国政府特以友好的诚意，退让一步；为此，须补偿因修筑该铁路使南满铁路蒙受的损失，其方法是，以许可南满铁路会社敷设补养线为条件，允诺新法铁路的敷设，即愿作为第二方案提议如下：

（乙）清国政府敷设新民屯至法库门铁路，同时许给南满洲铁道会社敷设从会社铁路一站起经法库门至郑家屯支线的权利。

〔下略〕

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第六章，第二节，第38—39页

## 清外务部致伊集院节略

(1909.3.18)

查中国拟自新民屯展造铁路至法库门者，盖光绪三十一年中日会议全权声明之宗旨，欲启发蒙古以助东三省之发达，与南满铁路有相助之益而无相害之理。因新法线与南满线中隔辽河，必不至竞争。且法库门所屯粮货向运新民厅出售，不以铁岭为销场；粮货既俱归新民厅焉有损南满路之利益？并有种种理由迭经本部照会贵国驻京大臣，并屡次会晤声明在案。乃贵国强持与南满路平行之说，以与中国反对，是不啻阻遏中国自行发达东省地方之方针，限制中国京奉铁路之展造，并垄断各国均等利益之宗旨。而日本政府所据之理由多与事实不符。中国政府推诚相告，甚非为贵国所取也。至节略来文谓，中国可自法库门造至铁岭以接连南满

路线，或许日本由南满线筑支线以达郑家屯等语，与中国政府所主张全然相反，断难允认。尚希贵大臣转达日本政府熟加考量，再行商议。

《清宣统朝外交史料》，第2卷，第34页

编者注：此节略全称为"外部致伊集院关于东省中日交涉六案节略"，此为其中的新法铁路部分。清政府外务部参议曹汝霖将此节略面交日使伊集院时，告以中国"拟将各案送交海牙和平会公断，以听公论"。

## 驻英大使加藤给外务大臣小村的报告

(1909.4.7　　第16号)

近来见该国外交大臣因近东问题及其他问题极为繁忙，故本使暂且避免要求与之会面，但日前接对方通知，希在复活节休假前会面。因此，本使昨6日在该国外交部会晤该大臣，谈话大要如下：

外交大臣：本日并非有特别要谈之事，只因复活节休假时拟外出旅行，故希在放假之前同阁下会谈一下。

外交大臣又称：关于法库门铁路问题，据闻日清两国间的谈判未获成功。英国人认为此事系日本阻碍在满洲修建铁路，换言之，即认为日本阻挠开发满洲，此点极为遗憾。

本大使：这完全出乎我的预料，日本并不想阻碍满洲铁路建设，更不想阻挠开发满洲。阁下熟知，法库门铁路一事，日本只是从其损害南满铁路利益这点上反对建造。当前年小村伯爵签订北京条约时，在附属议定书的第一项中，特意使清国应允不得于南满铁路附近修筑与其平行或可能与其发生竞争的铁路，就是由于当时已料到将计划修此法库门铁路。所以，日本对法库门铁路问题的态度，完全是从保护南满铁路利益的立场出发的。但在贵国各报上屡次看到这样看法：认为日本政府采取反对门户开放、机会均等主义的方针，实在感到意外。而且，当从清国取得建造铁路的特

许时，约定不得建造竞争线一事，并非只是日本在修筑南满铁路时如此，其他各国在其他地方取得铁路修筑权时，亦莫不如此。这说明建造铁路的特许，在一定范围内必然具有排他性，不象在海洋中一定航线可任由许多船只航行。所以，当特许修筑铁路时，不允许修筑其竞争线乃自然之理，把它看作是违背门户开放、机会均等主义，是根本没有道理的。总之，问题在于建造法库门铁路是否损害南满铁路利益。日本认为有害，对方主张无害。由此可知，本问题乃是实际问题，并非是日本是否违背自己所宣言的门户开放、机会均等主义等一类原则问题。回顾过去，清国应日本代表的要求，曾在议定书上允诺不建造南满铁路的竞争线；但此后，自前年此问题发生以来，清国竟置日本政府的多次警告于不顾，签订了法库门铁路建造合同，自不待言，这完全是对日本的背信行为。此事暂且不提，如法库门铁路不损害南满铁路的利益，日本也不致对之提出异议，无奈日本确认它对满铁有害，此即日本态度坚决的原因。然而，清国现提议将本问题提交海牙国际法庭裁判，日本已回答不同意，其理由已由小村伯爵通知贵国驻东京大使，谅阁下早已知悉。

外交大臣：是的，已接到我驻东京大使的报告。

本大使：该问题最后应归结到南满铁路的利益是否因建造这一新线而受到损害，故与解释条约等问题不同，国际法庭的审判官将不能不苦于了解按什么标准来解决这种实际问题。由此可知，从性质上说这不是提交国际法庭解决的问题。现在为便于讨论而姑且退一步认为可以把它交与国际法庭，但日本的看法是：不能相信清国准备切实解决这一问题，因为清国并未考究日本的提案，谋求妥善解决之道，而是轻率提议交与国际法庭裁判，这种做法很不相当。最后还有一点，这话当然不是说给唯利是图的商人之辈听的，但愿对阁下谈谈：南满铁路是日本同俄国大战后所赢得的唯一

有形战利品，故日本政府积极保护其利益，乃是自明之理，对阁下已无须详细说明，只愿充分体谅日本对这一问题的态度。

外交大臣：此事我大致了解，因而持有相当的态度。不过，与此事有关的英商有相当地位，望尽可能还要照顾他们的利益。因此，但愿有某种解决办法，以便使一切当事者都得到满足。如按阁下所谈，看来如果条件相当，日本似乎可以妥协，是否如此。

本大使：当然。因为仅是南满铁路利益问题，相信不至于没有任何照顾双方利益的解决办法。

本使又称：生活在东方的英国人常常说日本的坏话，今晨同《泰晤士报》社的契罗尔先生会谈时，曾偶然谈到产生这种情况的原因，他认为这应归因于住在东方的英国人的种族感情。他谈称：因为他们迄今还认为劣等的日本竟要求同欧洲人享有同等地位，每每遇事即欲坚持其地位不让，这样自然导致对日本不怀好感。我恰好也是这样想的，相信契罗尔先生谈的，多少毕竟是事实。

（我同契罗尔的会谈，已以另电机密第21号报告）

外交大臣反复声称：住在本国的英国人并无此种看法，相反对日本人大有好评。

总之，葛雷说，也是因为阁下驻此期间经常谈话，因而充分理解我政府关于该问题的态度。对这个问题当然毫无异议，不过由于有关人的活动，时而成为议会质询的问题，时而引起社会舆论，颇感麻烦。因此，看来他也一定希望本问题能尽速得到适当的解决。

此外，在谈话过程中我曾询问是否接到英国驻清公使对此问题的任何报告，他答称没有，并称起初清国政府曾提议希英国干与本案，但近来并无任何来函。再者，该大臣在同我谈话过程中曾称，自袁世凯退职以后，清国当局人士办事能力很差，交涉任何问

题都很不便。

日本外务省档案胶卷,MT 5 85,MT 1.7.3.56—1,第716—727页

## 伦敦《泰晤士报》国外报道部主任契罗尔发送本社的电文

(1909.5.30)

〔前略〕

1907年夏初，日本政府获悉清国就建造新法铁路正同英国公司反复商议时，便立即指出以前为防止建造该铁路而特别加入上述会议录中的规定，提醒清国注意。盖日本当局不仅认为损害满铁利益莫此为甚,并考虑到该铁路一旦向北接展,必将夺去满铁的北满运输,满铁几乎将被置于死地。然而,清国政府不顾日本政府的警告,已同英国公司签订了包工合同。

于是日本向清国正式提出抗议,反复进行交涉,但清国始终否认其为竞争线，并提出究竟需要多大距离才不认为是满铁竞争线的质问。何谓竞争线，固属意见分歧。日本政府认为该问题虽有许多需要讨论之处,但认为非竞争线所必需的距离,须按具体情况根据各种条件而定,不能只以里数来抽象决定。

如果日本丝毫无意表示妥协互让,交涉便可能中止,并且对上述的漠然回答清国政府提出异议亦并非无理。然而事实恰好相反,日本鉴于自去年以来交涉毫无进展,为打开局面决定提出如下重要措施，即今年2月日本政府正式向北京政府提出如下两个方案,供其选择。

甲案：放弃新民屯至法库门铁路，代之以建造法库门至满铁一车站的铁路。

乙案：清国如将由满铁线之一车站经法库门至郑家屯的支线的建造权给与满铁,而且允诺将来铁路往法库门以北接展时,须事

先与日本政府协议，日本政府则可同意建造新法铁路。

（记者称此处有契罗尔误解之处）

对此，清国漫然答以两案均不同意。而日本政府愈加努力，愿以互让妥协的诚意奠定友好协商的基础，进而准备在间岛〔延边的一部分〕边界问题上做出某些让步，即表示如其他各项悬案及对间岛在住韩国人审判权问题能按日本主张解决时，该边境问题可以让步。因为清国不止一次地流露过间岛领土权问题，是清国最重视的问题。然而清国未经任何讨论即全部拒绝此建议，并提出拟将各项悬案交国际法庭公断。

日本朝野人士确信，清国在将其交与国际法庭公断的希望公开化之前，如将上述协议情况公诸于世，英国舆论亦将认为这些悬案尚未达到提交国际法庭公断的地步，并且必将认为日本拒绝是对的。

尽管清国这样做，日本为获得圆满解决，以诚意试图同北京政府重开交涉。而且，日本政府期望清国能够回忆，如无日本政府的干予，满洲大概早已完全和永远地从清国手中失掉。

看到日本人士为消除世人对其在政策上的节制和忠诚的一些误解而如何煞费苦心时，我们愿意相信，日英同盟的效用及其将永远保持是大有希望的。该国人士尊重日英邦交感情之深，有支持日英同盟信念者之广泛，较我等前几次访问时愈益增长。

当昨天蒙日本天皇陛下接见本人及驻北京通讯员时，上述感想更获得最崇高的确信。

日本外务省档案胶卷，P 10，P. V. M2，第1878—1884页

编者注：此件开头写有："该电报系通过内线得到的，故希严为保密。"

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909.6.3　　第90号)

6月1日《泰晤士报》于头条位置发表了5月30日契罗尔发自东京的长篇电讯，并以社论对该项报道加以评论。在该国将引起极大的注意。相信对日清之间的问题，特别是法库门铁路问题等，将消除过去的误会，并进而极其有效地改善日英关系。谅贵地已经得到该电讯，故仅将几乎是全文的社论以另电报告。

日本外务省档案胶卷，P 10，P.V.M2，第1885—1886页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村函

(1909.7.29)

奉65号钧电，列基探询保令的意见后，得悉保令认识到日本政府及日本人在清国举足轻重，与其损伤我方感情招惹反对，莫如同我方合作获益良多。因此，保令的态度是，法库门铁路问题听任日清协商处理，不坚持主张合同权利，停止通过报纸等所进行的一切运动。并据称，公然同我合作以损害清国感情对保令不利，故在法库门铁路问题上，保令拟站在旁观者的立场。又据列基言称，保令认为锦齐铁路看不出有利可图，远的将来姑且不论，至少眼前无多大价值，故仅在计划修建从锦州至北方某地的煤矿铁路。这种说法和前此他的报告以及法伦许的讲话均有出入，是以真伪莫测，最近拟从保令探问究竟。北京情况以后发展如何？尚希电示。

日本外务省档案胶卷，MT585，MT1.7.3.56—1，第763—766页

## 清外务部致日使伊集院节略

(1909.8.7)

〔前略〕

本部兹可声明，如贵国允将延吉一案按本部上次节略所开各节全行照允，足满中国政府之意，则其他各案，本国政府所视为一律重要理由满足者，亦当于无可退让之中竭力酌量退让如左开各条，以答贵国和商延吉之美意。

一、新法铁路　中国可允将拟造由新民屯展至法库门一路暂行缓议。

〔下略〕

《清宣统朝外交史料》，第6卷，第33—34页

## 日公使伊集院致清外务部节略

(1909.8.13)

西历八月七日接准贵国政府于此次节略内始将关于各悬案之主见明白开示，其内容亦较从前所主张者略为和平，实本使深为满足者也。本使素体帝国政府之宗旨，期以十分之诚意，妥结各案，亦不惮烦言者。然妥协之捷径，须先将彼此意见之悬隔互相表明，而后可觅和平调和之方法。故本使于下开之各项悬案问题拟先将从前会商之地步及对于此次节略之意见详细叙明，则嗣后会议即可以此为之基础，较为便利。

一、新法铁道

由新民屯至法库门之铁道系与南满洲铁道竞争利益之并行线路，考诸日清交涉会议录所载之约款，实为扞格，故帝国政府非不欲表同情，惟所顾虑者，如贵国政府将承办该路之一切工事一朝与英商订约，其结果当不少困难情事。本国政府维持会议录之约款，求其两全之道，拟一格外通融之办法，以全两国之友谊，曾令本使提出甲乙二种之妥协案(参照二月初六日本使节略第一项)，以供贵国政府之采择。查此次贵节略内已表明不设该路之意，则前之妥协案可无须再行商议。惟贵节略内暂行缓议一语，未免涉于含

糊，于贵国政府表彰尊重约章之美意不无遗憾。请将该语改为中国政府确然罢敷设该路之议，并按照日清协定之旨趣，南满洲铁道期限未满以前不与日本政府预先商议，不得敷设与该路并行或竞争之干线支线，如此文意较为明晰。以上系为确守既成之约款，杜绝将来之纷争起见，谅贵国政府定当慨然照允。

〔下略〕

《清宣统朝外交史料》，第7卷，第10—11页

## 中日东三省交涉五案条款第一款

(1909.9.4)

中国政府如筑造新民屯至法库门铁路时，允与日本国政府先行商议。

《清宣统朝外交史料》，第8卷，第45页

## 法库门铁路问题日中交涉经过

(1910.3)

明治40年春，帝国政府发现清国有计划建造新民屯至法库门铁路的迹象，7、8月间恰又密悉当时的东三省总督徐世昌有借入外债的企图，于是产生怀疑：莫非要用以充作该铁路的工程费。为此，令我驻清公使于8月9日质询清国外务部，有无此项计划及借入外债等情。该部答称并未听到任何消息。我代理公使当即要求调查，同时指出北京会议录的记载，声明决不能承认建造与南满铁路平行及损害其利益的铁路。同月12日还以公函阐明上述内容。然而9月10日外务部照转奉天督抚之复呈称：东三省是否借外债建造铁路系清国内政问题，铁路如何建造尚未议定，但接展关外线与南满铁路毫无关系，并非该线之平行线和足以损害其利益的支线。于是帝国政府电令该代理公使，指责清国政府外务部原文照

转上述督抚的放肆意见，似乎毫未感到政府对该问题的责任，并重申了我方前次之声明。10月17日清国政府照转邮传部的意见答称：如果将来接展关外线，其与南满铁路的距离必不能窄于欧美各地两铁路间的距离，它并未违反会议录。因此，11月6日寄去公函，再次叙述了我方原来的声明。但至明治41年帝国政府确知，清国政府不顾我方再三抗议业于40年11月同英国保令公司签订了承包建造上述铁路工程的合同，当即令驻清公使责问清国政府之不当；并对英国政府说明我国主张的正当，力促英国资本家放弃履行承包合同。英国政府亦表示谅解帝国政府的主张。2月3日，该国外交大臣对我驻英大使表示修筑新法铁路是不当的，故已将这种见解电训其驻清公使。

5月初旬，清国政府致函我驻清公使声称：新法铁路的目的是为了便利交通、发展地方和增加关外铁路收入，与南满洲铁路的距离不窄于欧美各国两路间距离的一般距离。至于日本公使引用会议录称，清国政府忽视条约损害南满铁路利益一事，须知日清两国全权代表商订该条款时，清国代表便认为平行一词范围模糊，应限定里数，而日本全权代表则认为，如果这样，其他各国将认为日本有意限制清国建造铁路。于是清国又提议应依据欧美惯例，定出平行线的距离，日本代表又称因不一致无须载明。特别是法库门以西地属蒙古，铁路建成后，交通便利，可吸引货物，南满铁路也将因此获得利益。总之，从南满铁路的利益出发重申了对法库门铁路的主张。因此，驻清公使根据帝国政府电示，于5月10日向袁世凯口头提出：如清国政府放弃新法铁路，与帝国政府协商自南满铁路上的一点向法库门建造铁路，帝国政府必予以友好的考虑。袁世凯无论如何要求得到我公使的回答。帝国政府决定趁此机会，进一步明确指出其主张的无理，并提出上述妥协方案。于是在明治41年6月26日饬驻清公使将上述内容的公函送交外务部。

但清国政府对该提案未做任何答复。而保令公司的一伙竟发动英国舆论，不断地集中责难我方的态度。不得已，41年9月政府在决定解决对清悬案的方针时，关于新法铁路问题决定，帝国政府当然不能同意建造，但该案一方面是对清问题，另方面又是对英国的问题，因此，不仅要作为对清的权利问题，还须作为对英国的政略问题来考察。由于该铁路将使南满铁路遭受重大损失，致其于死地，故从政略观点必须使清国完全放弃，始终作为权利问题彻底拒绝建造，但如南满铁路所受损失可用其他方法补偿时，则暂缓我方的权利主张，以取得盟国的同情也是一策。于是决定，以下开各项为条件同意该铁路的建造。10月2日训令新任驻清公使伊集院就上述问题及其他对清重要问题同清国政府开始会谈。

（一）由清国请求我方允许建造新法铁路；

（二）明文规定不经帝国政府之允许，新法铁路不得再由法库门向北向东接展；

（三）以与吉长铁路相同的条件，修筑由南满铁路之一车站（例如四平街）至郑家屯建造支线，作为南满铁路所受损失的赔偿。

然而，恰好当时唐绍仪外游途中来到我国，小村外务大臣予以接见，并谈及该案。由于了解到唐对帝国政府的该项提案有所误解，该大臣乃重新说明帝国政府的提案。其后在第二次会见时，就上述提案征询唐的意见，唐答称：本人已呈报清国政府，认为帝国政府的提案大体是适当的，当日本驻清公使就上述提案开始交涉时，以妥协态度对待，乃是上策。因此，帝国政府10月30日电训驻清公使称：当会谈该案之际，应再提出我方最初提案，促使清国放弃建造新法铁路的意见，而主张代之以建造由南满铁路之一站到法库门铁路为宜，请根据上述方针，试行交涉。因此，在12月28日第一次会议上，驻清公使提出：清国当然应考虑到同日本的誓约，完全取消建造新法铁路的计划，但如清国因有同英国商人的关

系，感到立场困难欲谋求其他办法时，由于前此帝国外务大臣同唐绍仪进行过商谈，可以依此进行商议。但因发现唐绍仪的报告有与帝国外务大臣所谈不符之处，因此当日该问题的会谈未有任何进展而中止。其后驻清公使电呈：42年1月11日第二次会议上，清国代表向唐绍仪询问结果，已确知我方提案，但表示不能同意该提案，并提出仍建造新法铁路，和由法库门接南满铁路的连接线归南满铁路自建的提案，同时质问大概应保持多宽距离才不认为是竞争线。为此，帝国政府于1月27日电训驻清公使称："帝国政府以为，对新法铁路的交涉，应只限于法库门以南的问题，不涉及向北接展问题，如采纳这一提案，显然迟早必将产生两条铁路中之任何一条向法库门以北接展之说，而该接展线如何解决，对南满铁路的前途，关系重大。因此，政府原则上采纳上述提案，但须加以修正。结果提出提案如下：希清国在建造新民屯至法库门铁路的同时，允许南满铁路建造由该路的某一地点经法库门至郑家屯的支线。这本是不易获得同意的，但在向北接展路线的问题上，无疑地可以因而获得巩固我方地位的效果。因此必须将上述提案向清国代表提出，说明：尽管有会议录的规定，帝国政府特意允许清国建造新法铁路，因此为赔偿南满铁路因而遭受的损失，清国理当允建上述铁路，不仅如此，并须说明该支线还有将郑家屯方面货物吸收到新法铁路之利。该提案如不能获得同意，须使其将我方的要求情况记录于文件之中，而撤回该案，并可用约定清国不得将该铁路接展到法库门以北，如拟接展须由日清两国协议后决定为条件，同意清国代表的提案。至于竞争线的距离问题，应视地形、地方经济状况、物资集散情况等等而定，不能只按里数决定。"1月27日驻清公使提出了该提案，继而2月6日以备忘录向清国政府提出，该政府或者是放弃新法铁路而建造法库门至铁岭线，或者是建造新法铁路而允许南满铁路由其一站建造经法库门至郑家屯支线的两

个方案。3 月 22 日清国政府以备忘录拒绝我方提议，声称新法铁路并无损害南满铁路之处，敦促我方重新考虑，同时提议将全部悬案付诸国际法庭公断。因此，该案的谈判也暂告中断。其后清国政府撤回这一提议，重新会谈。8 月 7 日又送来关于重开悬案会议的备忘录，并通知同意暂行缓议建造新法铁路。对此，8 月 16 日驻清公使向清国代表要求，由于清国备忘录中暂行缓议一语词句未免暧昧，应改为一定停止之意，为保留现有文句则需在其后加上"将来建造时，须与日本协商"的内容。对方表示重新考虑。至 8 月 21 日会见时，对方建议："清国建造新法铁路时应与日本协议"。我方 26 日同意上述提议，因而订出了条约第一条的规定。

日本外务省档案胶卷，P10，P. V. M2，第 2170 — 2192 页

编者注：此件概为日本外务省某部门起草的综合报告，标题为"关于明治 43 年间岛问题及满洲五案日中交涉经过"，这里只摘取有关法库门铁路部分。这个材料罗列了日清谈判经过，尽量避开日英之间的明争暗斗。另外，清政府之从 3 月拟将悬案提交国际法庭，到 8 月初转而取消新法之议，其根本原因是日本因安奉铁路向清政府发出最后通牒，并开始以武力强制改筑该路，结果清政府妥协投降，这一点此材料更是避而不谈。

此资料最后一语所称"条约"系指《东三省交涉五案条款》，见《中外旧约章汇编》，第 2 册，第 599 — 600 页。

# 三、日俄美英围绕锦瑷铁路问题的矛盾斗争

## 日驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1909.6.9　第71号)

日前，本职因承包粤汉铁路工程一事会见法伦许爵士时，法伦许在谈话中提到法库门铁路问题，以朋友闲谈的语气询问该问题有无某种通融办法。本职答称，法库门铁路并非限于新法之间，还包括进一步向北延伸的计划，因此，我方根本无考虑余地。于是，法伦许提出，锦州至齐齐哈尔线将如何？本职近来因从报纸上见到锦州、洮南线之说，乃试问法伦许，中国方面是否谈到锦州至齐齐哈尔铁路问题。法伦许称曾经谈及，并陈述其意见称：在两地之间如划一直线，与满铁线相距一百二十哩，如日本不加阻挠，他自己将向中国方面活动，作为取消新法线的补偿，参与锦齐线工程。该线的目的在于从齐齐哈尔再向北延伸，以开发黑龙江的富源，因而对满铁不会带来不利影响。本职答称，关于该线，还是初次听到，尚未做任何研究。法伦许要求本职加以研究。

在谈话时，本职尽量避免深入，自受束缚。但也不能不顾情面一味排斥对方提议，毫不理睬，故答称：当仔细地进行研究。

看来，中国方面对锦齐线究竟如何决定，尚不能预计；法伦许的活动有无成功希望也难断言。但对方可能很快提出这一问题。既然同满铁线相距一百二十哩，则难以视为竞争线而一律排斥。我方如无充足理由而妄加抗议，征诸过去事例，社会舆论将更加激

烈。故请预加审议，并将意见密示。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第 751—754 页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1909.7.5　　第165号)

关于第208号来电所述锦齐铁路一事尔后未获任何特殊消息。清政府似乎根本尚未订出明确计划，而法伦许等人却似有所计划。法伦许曾将该铁路计划秘密告我，而契罗尔想必由法伦许处闻知此事，由本地启程前，亦曾向本官谈及该铁路并刺探本官对此有何意见。本官答称："本公使由法伦许处初闻此事，未遑研究，已按所闻，上报本国。"契罗尔称："此计划为解决日、英、清三国间铁路问题之适当办法，如日本对此尚加反对，恐日本将失去世界之同情。"本官答称："日本政府主张自己之竞争范围，绝非漫无边际，但鉴于满洲地区形势，其范围实难确定，需要进行充分研究。"本官认为此计划迟早将实现，英国并将大力支持。此事系法伦许秘密告我，恐俄国公使尚不之知。当此之际，如按来电指示，本官立即与该公使取得联系，势将引起英国方面之不快。况俄国能否与日本步调一致，反对锦齐铁路计划，尚属疑问；俄国因大连与海参崴竞争，受到影响，为与中国北部取得联系，或许欢迎该铁路之修建亦未可知。如日俄两国政府间有必要交换某种意见，自当别论，如无此必要，竟取得联系，势将失信于英国，复见弃于俄国，结果实属不利。故现在立即与俄国公使取得联系一事似尚有商量之余地。再者本官如不确知我政府是否认为计划中之线路与南满线平行，须彻底加以反对，则本官今后关于本案进行交涉时，即难免有许多不便。如英、中两国就本计划达成协议，要求日本予以同意时，我方如提出异议，势必引起英国舆论界之不满而招致契罗尔所忧虑之结果，故本案实系非常棘手的问题。今后本官自当注意本案事

态之发展并及时上报，但因顾虑上述情况，而契罗尔不日又将来京，故请先就我帝国政府对本案之方针以及与俄国关系等若干根本问题予以指示，无任翘企待命之至。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，营口延长线，锦瑷铁道，66—3，锦瑷铁道，第1号

## 满铁理事清野致满铁总裁电

(1909.7.8)

清政府有一计划，准备在法库门铁路线外，另于锦州至齐齐哈尔间(中间线路不明)修筑铁路(似为法伦许所策划)。本计划虽尚未成为确定的具体事实，但契罗尔在逗留北京期间曾向我公使声称："本计划为解决日、英、清三国间铁路问题的适当办法，如日本对此尚加反对，日本将失去世界之同情。"我公使认为，本计划迟早会实现，英国对此也势必大力支持。大臣已密令我会社火速调查它对满铁有何影响。请将公使报告等文件详细函告。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉铁道，营口延长线，锦瑷铁道，66—3，锦瑷铁道，第2号

## 日本阁议决定

(1909.7.13)

据最近报道，清国修筑锦州至齐齐哈尔大铁路的计划，好象已成为确定的事实。清国倘如实施此项计划，不仅在军事上和经济上对我有重大关系，而且直接影响我在南满洲的经营。因此，帝国认为有必要考究该路的修建后果，研究由此而引起的国际关系，并决定相应的政策。

关于本问题，帝国政府所应采取的政策，不外下列两种：即把锦齐铁路看成是南满铁路的平行线，以北京会议录条款为依据，阻

止修建，这是第一策；帝国政府同意修建该路，清国为此仰赖外国援助时，帝国政府亦行加入，借以打下我国对该铁路的关系的基础，这是第二策。

按第一策阻止其修建该路时，必须援引北京会议录中所载"清国政府为了保护南满洲铁路的利益起见，约定在收回该路以前，不在该路附近修建与之平行的干线或有损该路利益的支线"这一明文规定作为基础。但是，锦齐铁路是南满铁路的平行干线，这一点是明确的，能否说它是在南满铁路附近，却大有疑问。锦齐铁路的线路尚未确定，如果确象最近报道的那样，通过洮南府，则离南满铁路最近的地点当在锦州附近，在该处两线距离约有一百英里。把最近距离有一百英里的铁路说成在南满铁路附近，在常识上也是讲不通的。特别要估计到，修建该路将有一两个列强支援，因而必须提出足以使有关列强认为我方主张至少尚有一定道理的理由。就这一目的来说，"南满铁路附近论"的观点，不能不说是极其软弱无力的。根据这一薄弱理由来反对修建该线，万一清国对此置之不理，竟至实行修建，同时如列强也各以其国民投资等理由予以支持，则我方主张终将无从贯彻，其结果难保不出现我方徒事反复抗议，而铁路仍实际修通的奇特局面。即使我方主张万一得以贯彻，该路的修筑被我方所阻，清国亦必修建从北京至海拉尔或恰克图的铁路，该路又必将给满铁以重大打击。很明显，我方将要遭受的损失恐远非锦齐铁路建成后的情况可比。毫无疑问，我方对修建锦齐铁路既缺乏拒绝的正当理由，又将因拒绝而遭受重大损失。因此，采取第一策对帝国政府极为不利。

第一策既毫不足取，则帝国政府除第二策外别无其他办法。尤其修筑锦齐铁路是以开发满洲及蒙古地区为目的的，帝国政府如同意修建并给以适当援助，不仅符合帝国政府一再声明的政策，并且修建铁路会带来开发地方的结果，该地区列强的商业必将随

之大振，帝国因此将享受到的利益之大当非其他国家可比。因此，我们认为，采取第二策我方所获得的有形无形利益最大。正因如此，帝国政府乃断然采取第二策，并且认为现在对清国政府作如下通知是适宜的，即：如约定（一）清国政府放弃修建法库门铁路；（二）该国为修建锦齐铁路在资金、技师等方面需要外国援助时，让日本和其他外国同样参加，帝国政府即对修建锦齐铁路无任何异议。此外，从南满铁路的一个车站向西北方向修建一条连接锦齐线的铁路，在军事上和南满铁路的利益上有很大好处，所以我方希望修建该铁路。但考虑到此刻向清政府提出此项要求会给加入锦齐线带来困难，故应在日后采取某种措施。在适当时机仅将前一个问题通知清政府是必要的。

帝国政府决定采取第二策后，满洲铁路经营事实上将分成三大地区：南满属于我国经营地区，北满属于俄国经营地区，辽河以西将成为各国共同经营地区。届时我国除保有自己的南满经营地区外，还能够渗入各国共同经营地区，这对帝国将来的发展，会奠定极为有利的基础。

日本外务省档案胶卷，P11，P. V. M2，第 3135—3143 页

## 日外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909. 7. 15　第223号)

关于锦齐铁路问题，呈电均悉。政府仔细研究该问题之后，在前天的阁议上作出决定，认为一条铁路是否成为另一条铁路的平行线，不应单从距离远近来决定，但如能约定，清国放弃修建法库门铁路，并且该国修筑锦齐铁路在资本和技师等需要外国援助时，日本得与他国同样参加，则帝国政府对修建锦齐铁路将不提出任何异议。贵官应会见法伦许，告以日前该人所提意见已呈报政府，得悉政府似认为清国政府如事先同意上述两项条件，或将不反对

修建该铁路，并指出今后关于这一问题，英国政府最好与我国采取共同措施。务请充分探知对方的意向。此外，我方从军事和南满铁路利益考虑，希望修筑一条从南满铁路一车站向西北连接锦齐线的铁路，但是，万一因对法伦许谈出这一问题而给加入锦齐铁路带来障碍，则是不利的，故此刻应否向该人谈及此事，请贵官酌定。关于阁议决定的详细内容，另行函达，故亦可于该函到后再与法伦许会谈。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第755—756页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村函

(1909.7.21　第101号)

关于锦齐铁路问题，7月15日贵电拜收，敬悉7月13日阁议决定精神，和会见法伦许的指示。关于会见时机，贵电末尾亦有指示。但根据过去的情况，没有必要等待来函后进行，乃立即邀其来访。恰好近日他去天津，乃于19日来到我馆，表示希就日前私下谈到的锦齐铁路问题进行商谈。本使首先询问关于此事其后曾采取何种措施。他述称，关于此事，日前已向锡总督提出申请，望其考虑，最近将同邮传部开始交涉，并已派技师进行实地勘查。又称，中国方面大体上对此计划不会有何异议，但尚未达到商定的程度。关于此事，他确实打算过几天面谈一下。对此，本使声称，一铁路是否成为另一铁路的平行线，不能单从距离远近来判断，必须主要根据当地实际情况来决定，这是不可动摇的常理。但是，该铁路计划因有法库门铁路问题发生以来的情况，考虑英国的立场，本使怀着谋求某种通融办法，曾请求满铁以至我国政府多加考虑。本使不妨将迄今为此再三折冲的结果非正式地告知阁下，如果清国政府(一)放弃修筑法库门铁路的计划，并且(二)修筑锦齐铁路，在资本、技师等方面需要外国援助时，与其他国家一样，允许日本参

加，则日本政府对该铁路的修筑将无何不同意见。另外，考虑不致有何差错，乃将同满铁线连接的希望，同时告知，并表示希望今后关于本案与我方采取共同措施。他对本使所述表示感谢的同时，吐露称目前还不是与我方采取协同行动的时机。追问其见解的依据，据称，主要考虑日清之间许多悬案尚未解决情况下清政府对我方的感情，此时如果形成他与日本交结并为日本利益而活动本案的局面，清国当局将不听从他的提议，转而与他国资本家，例如美国辛迪加发生关系，致使这一难得的计划有被美国资本家夺去的可能，这是他最不喜欢的。因此，他希望此事暂且交给他独自进行。本使述称，你的担心固属应该，但关于平行线问题，在日清协定中已有规定，对该铁路计划可以向清政府提出某种意见，而且很清楚，这种意见迟早非提不可。届时如果发生象法库门铁路那样的纠纷，不单我们很不希望，而且很清楚首先对贵方不利。因此，提请他注意，为使贵方顺利进行此事，今后遇有适当机会，依据本使方才所述，劝告清国方面事先有必要同我方商谈，这是很重要的。法伦许谅解此点，并称，与我方合作一事，目前只是同他个人的私下会谈，心照不宣，待他对清国方面的活动有所进展，具体商谈时，再安排合作问题。另外，他反复声称，关于该铁路，并无同美国资本家合作的想法。谈到这里，话题一转，问他是否已同俄国商讨。法伦许称，自己方面与俄国无任何往来，但从清国立场来说，因该铁路修到齐齐哈尔省城，势必穿过俄国的铁路，因而不与俄国协商怕是行不通的，但迄今为止，未闻有此类商谈。

由上可见，法伦许大体上同意我方提议，但其谈话口吻，与日前来谈时有些不同。当初那种要通过与我方合作达到本案目的的劲头，似乎有所减弱。所以，我方在适当时机应公开质问清政府有无该铁路计划，如有此项计划，根据日清协定精神，为避免不必要的误解和纠纷，应预先同帝国政府协商。这样做，首先可以巩固我

方对此案的有利地位，同时也可以促使英国资本家自然地劝说清国当局须尊重我方意见。是否可行，尚祈核示。

据法伦许述称，现在该铁路的预定线路是，以锦州为起点经洮南府以达齐齐哈尔城，共四百五十哩。向齐齐哈尔以北黑龙江方面延伸一事，实际上清国方面似乎尚未考虑。另外，与出海口的联系，目前与该人的计划无关，但如果是连山湾〔葫芦岛〕，营口当然要受到很大打击，对此需要进行某种考虑。再有，据该人称，锡良巡视东三省之后可能晋京。从其口气来看，本案恐怕也是他晋京的目的之一。

本使在会谈中顺便问到保令公司致函《泰晤士报》一事。法伦许表示毫无所知，他认为可能是因为总公司不了解这方面彼此最近的关系所致。他准备尽快把此间详情通知他们，促使他们今后注意，估计不会再出现此类差错。同时他述称，自己方面出现差错十分遗憾，但亦希日本方面省察，例如，关于承包铁路工程上与我方的关系，贵国报纸就完全泄露了，即使在当地也引起人们很大注意，我本人亦颇为难堪；如将同日本的关系公然暴露于世间，本人目前的锦齐铁路的策划，不无失败之虞。这些事情尚请日本方面多加谅解，注意严守秘密。本使告以已报请政府注意，不必挂虑。但从其就此事向我方诉说一事来看，确有必要促使我方有关人士猛省。故以 7 月 19 日电呈在案。

特此呈报。

再者，如本文开头所述，到目前为止，该问题仍在法伦许同锡良商谈之中。故本使曾仓促地以便函略将上述情况告知小池总领事，并告以在那里注意此事今后发展情况。如阁下认为必要，希将此呈主要内容转示该总领事。特此附陈。

《日本外交文书》，第 42 卷，第 1 册，第 686—688 页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909.8.18)

8月17日山座参事官访问保令公司，如7月29日第141号往电所报，该人声称，放弃法库门铁路和同日本资本家合作修筑锦齐铁路，均无意见。但该两案如由保令直接向清国交涉，会伤害清国感情，甚为不妥。故希日本活动清政府，使之由清政府提出。果能如此，保令当明确回答无条件放弃法库门铁路，而且在锦齐铁路问题上也当立于日清两国之间，竭力实现日本的希望。并称，他本人在可能范围内还是使锦齐铁路按同日本的约定进行。另外，该人目前未考虑将铁路接展到洮南府以北。洮南府到锦州之间，去年9月已与唐绍仪签订合同。因此，该人也唯恐我国将反对该线，似乎正在试探我方的意向。然而，他对我方关于资金、技师等的提案，仅认为是希望，未认为是条件。如果伊集院公使所谈，也如保令交给山座的另电法伦许的报告那样，则似乎他未做为条件，不无理由。因此，山座明确说明这是法伦许的误解，原来是必需的条件，因之如果清国不采纳，日本必将反对。另外，山座要求说明：若如另电，则同清国间的问题已经决定，为何法伦许对之保密，而说如不决定好此事，则难为日本斡旋此事云云。答称，因尚未得到国王敕许，还有路线测量等事之故。回答很不得要领。或许因为唐绍仪已经失势，清国当局不热心执行此计划。保令虽有美国人同他交涉，但丝毫无意同他们合作，他总是希望日英两国进行经营。司戴德也将于近日到达北京，开始各种活动。清国得意之着就是使列国互相纷争。故应迅速作出决定。敬请注意。

日本外务省档案胶卷，MT 585，MT 1.7.3.56—1，第767—769页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909. 8. 21　　第 164 号)

8 月 20 日应邀会晤外交大臣时，该大臣谈称：因保令同日本政府在满洲铁路问题上发生利害冲突，局面不妙，故于前天召见该人，向其说明，英国政府虽愿尽量增进英国人的利益，但也不能不考虑日本政府保护南满铁路利益的意图。因此，保令须谅解此意，不与日本政府发生冲突，而达到目的，十分必要。当时，该人谈到关于此事同山座参事官交涉情况，此种情况是否属实。本官详细说明了伊集院同法伦许和保令同山座关于锦齐铁路的交涉经过。该大臣对此表示谢意。随后本官述称，关于此事，保令希望表面站在旁观者的地位上，因此必将由日清两国进行交涉，不过由日本政府突然提出交涉，甚感不便，交涉方法也稍有困难。对此，该大臣表示同感，声称，可将本官谈话情况电告英国驻清公使，同驻清公使商谈后，尽量设法使清国政府提起交涉。本官还说明，放弃新法铁路计划和参加提供资本、技师，是本案的必需条件；另外，我国政府希望从南满铁路一车站到新计划线间，另行修筑一条联络支线。

《日本外交文书》，第 42 卷，第 1 册，第 696—697 页

## 外务大臣小村给驻清公使伊集院的训令

(1909. 10. 5)

本年 9 月 11 日汇报锦齐铁路情况之机密第 135 号呈悉。帝国政府关于本问题的方针，谅由日前随机密第 89 号训令附寄之阁议决定书中不难知晓，原不希望该路迅速修建。该路的修筑计划，帝国政府迄不知情。为伺机与该路发生联系起见，可按来呈所谈，此时暂不采取公开措施，如无上述之虞，亦可暂不进行公开交涉。至于交涉方法，可按你的意见处理。再者，因将来锦齐铁路可能延

长至齐齐哈尔，在该路修至洮南府，抑是修至齐齐哈尔尚未确定前，亦可不必仓促提议修建锦齐与满铁联络线问题。即希查照。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3215—3216页

## 美国银行团与保令公司间的协定备忘录

(1909.10.6)

作为美国银行团及保令公司与东三省总督阁下及奉天巡抚阁下之间关于锦州至瑷珲铁路出资、建设及经营预备协定的规定事项的追补，美国银行团与保令公司之间协定如下：

第一条，为保障美国银行团对中国政府投资利益及免受亏蚀起见，保令公司将付给美国银行团以不少于百分之二点五的合同造价，此款于全路工程告成时支付。

第二条，在由欧洲及美国购置之器材中，至少一半须由美国购置。

第三条，铁路筑成时将由一公司经理，在该公司内，美国银行团及保令公司拥有均等利益(除非双方同意另有规定)。在筑路期间，美国银行团将推荐若干美国工程师由保令公司雇用。

第四条，为确保本协定当事者之间的适当合作，一切必要的细节，在双方满意的基础上协定之。

第五条，如认为以上规定有修改必要时，经双方同意后行之。

1909年10月6日于北京签字

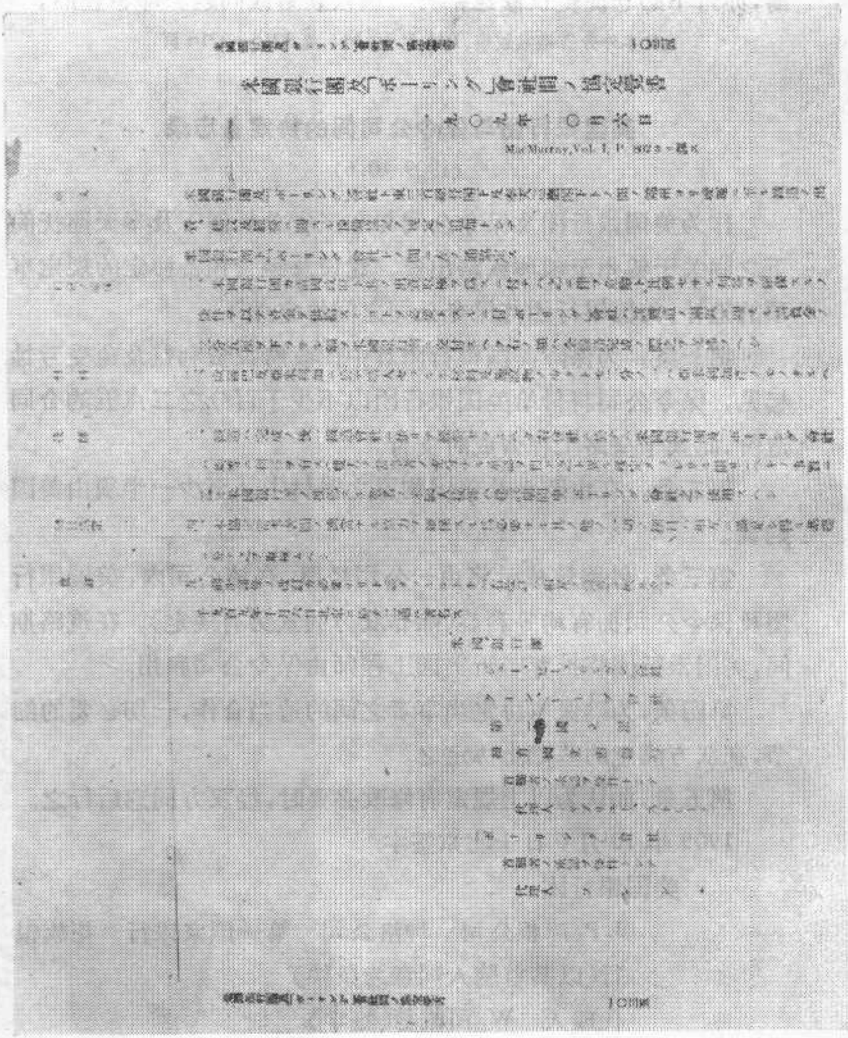
美国银行团

J.P.摩根公司　坤洛公司　第一国家银行　花旗银行(以其首脑人同意为条件)

代理人　W.司戴德(签字)

保令公司

(以其首脑人同意为条件)



代理人　法伦许(签字)

《满铁关系条约集》,1928年版,第1034—1035页

编者注:《锦瑷铁路借款草合同》于1909年10月2日签订,《锦瑷铁路包工草合同》于1909年10月签订。该二合同,见《中外旧约章汇编》2,第603—605,606—614页。

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1909.10.8　第357号)

南满贷款团的列基最近来到这里,本职恳切向他建议,关于矿山问题,目前还不是对中国政府采取公开措施的时候。此点他很了解。同时,他为了不使今春开始的在伦敦对英国外交部进行的活动归于画饼,并从其本身立场出发,恳切希望此时尽量设法为其日后做些安排。这种情况值得同情,故拟在无何妨碍的范围内,尽量予以协助。现正努力设法之中。如您所知,此人曾为我们在保令公司与我大使馆间大力进行奔走斡旋,从他来到本地后的行动看,可以认为,他本人所说的对我们的好意,是真实的。因他到本地后,曾将他和法伦许和莫里逊接触的结果,私下向本职说过。近来法伦许与司戴德的交往非常密切,说不定这两人已就锦齐铁路问题达成合作协议。另外,最近他在本职授意之下,偕同法伦许吃饭之机,在闲谈之中,从法伦许口中明确了如下事实。即:法伦许谈称,如同日本合作终难得到清国当局同意,并且如使日本参加此项铁路修筑计划,势必俄国也提出同样要求,因而该计划更无希望实现。所以,莫如作为纯粹的英国企业更好些。而且,清国方面目前就此项计划实施问题,尚未做出任何决定,他同司戴德似乎正在处心积虑地促使清国方面迅速下定决心。当时列基问他,如果这样地同日本疏远,日本对此事是要进行阻挠的,对这方面做何打算。法伦许答称,日本既已提出希望参加这项企业,它就失掉了对该路的修筑提出抗议的理由。听他的口吻,无疑已将以前同我方

私下商量的内容向司戴德泄露。列基认为，法伦许背弃我们，并同过去称之为最可怕的竞争者美国携手，完全是莫里逊和英国公使馆的一部分馆员从中挑唆的结果。就是说，他们认为日清悬案问题之所以获得解决，完全是因为清国屈服于日本的高压手段。因此，尽管日本取得一时的成功，但却深深地伤害了清国官民的感情，因而同日本合作绝非导致事业成功的好办法。当然，除此之外，实际上这里边也夹杂着他们对日本最近的外交成就所持的嫉妒心理。上述情况和本职前此的观察完全一致。因为法伦许其人，在对形势的观察方面无何定见，全都盲从莫里逊和英国公使馆翻译官等人从旁提出的主意（至于英国公使，从他的为人来看，不会积极参与策划此事）。莫里逊及金登干等的心情和本职的观察大致如上。这种观察，从同法伦许等与徐世昌等人接触所得印象，特别是从各地出现的“排货”运动来看，更加明显。

另外，据列基谈称，保令是个很稳重的绅士，绝不会做出此种背信弃义的事情。但是，不管怎样，法伦许既然业已采取上述背弃行动，本职认为我方对保令公司是不能信任的。这个消息的来源，涉及列基同我们勾通的问题，不言而喻必须绝对保密。自然您在电令驻英大使时，亦请考虑这些情况酌情处理。同时，该铁路问题既已形成今天这样局面，本职认为，除破坏此项计划，别无他途。如您同意，本职将为之竭尽全力。也许这样一来反而符合我们的真正利益也未可知。

对于以司戴德为先锋的美国对满洲正在进行的活动，将会获致如何成效暂且不论，但他们的态度自初就疏远我们，甚至企图压倒我们，无论如何也看不出想同我们接近和融洽。虽然可以认为，这并非出自美国政府之意，但是他们的人员既然如此，今后恐怕会不断发生不愉快的纠纷。因此，应使美国政府感到，对清国进行经济活动时，尊重同我方的友好关系是有好处的，从而对司戴德等人

的活动进行适当的箝制。本职认为您有必要以适当方法采取相应措施。如上所述，此地的英国人滋长一种情绪，此点不容忽视，而且如出现连美国新公使也卷入此风潮的情况，局面将更加令人不快。因此，依本职拙见，在该公使赴任之前，您应采取相应措施，预先向美国政府致意。

在拍发本电之际，奉366号来电。一如过去呈报所述，尚难认为司戴德已获得如驻英大使所称的那种具体成果，但应进行调查。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第706—707页

编者注：金登干，即Campbell，英国驻北京公使馆书记官。

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1909.10.9　第360号)

关于往电357号一事，列基在此种情况下，决定先去日本，待与日本有关方面会见后，再回本地采取某种行动。他预定12日由本地出发，经上海，24日左右到达神户。既然前往我国，便建议他抵京后，关于法伦许、司戴德等的谋划，当面详谈。故请您听取对方谈话后，熟虑对付保令的办法。另外，据列基今晨到此处谈称，法伦许对列基谈过，据他观察，似乎司戴德认为日本之对锦齐铁路持有不同意见，是从战略观点出发的，因此，当清政府借助英美之力修筑该路时，只要对除本国外其他任何国家均不得出于军事目的使用该路一事，通过某些外交手续，由英美两国政府得到保证，即可避免日本的抗议。司戴德正向法伦许及清国方面灌输这种主张。法伦许对列基称，这是他从清国方面得到的印象。

再者，有理由相信列基向保令公司也发出了同样内容的函件。因与前电有关，特此附报，以供参考。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第707—708页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909. 11. 26)

11 月 26 日应邀会见英国外交大臣，该大臣谈称：约在三周前，美国大使前来谈到锦齐铁路问题，请英国政府予以协助以取得清政府的同意。该大臣答称，我们虽然希望英美两国合作经营清国铁路，但关于锦齐铁路早已知悉日本希望参加，故我方拟保留如日本一旦公开提出申请即同意其参加的自由；不过美国拟待川汉铁路有头绪时，再着手处理锦齐铁路问题，而川汉铁路不久即将解决，因而关于锦齐铁路问题，不久将在北京采取措施，愿将这些情况告知我方。本职感谢他的好意，并答以将尽速电告东京。另外，本职顺便谈称，本职曾对美国大使表示，日本的意向并非想垄断满洲一切铁路，仅仅是考虑补偿满铁损失才希望参加锦齐铁路，况且日美英三国合作也便于避免日后的麻烦。美国大使虽未加可否，但似乎并无不同意见，美国政府大约也是如此。该大臣上述谈话，目的不在于促使帝国政府速下决心，而是出于好意才将经过私下告知我们，使我们注意。关于此事做出决定后请示知。

《日本外交文书》，第 42 卷，第 1 册，第 714—715 页

## 日外务大臣小村致驻英大使加藤电

(1909. 11. 29　　第 126 号)

英国外交大臣对锦瑷铁路问题所表示的好意，帝国政府深为感谢，请将此意转致英国外交大臣。如贵使所知，帝国政府无意阻挠有利于开发满州的事业，只因该项铁路计划一旦付诸实施，对我南满铁路将有重大影响，因而帝国政府不能漠视，并进而要求参予该项计划，以期圆满地调解双方的利害关系。另外，在适当时机，亦拟与美国政府进行商谈。希将此意一并转达英国外交大臣

知照。

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第715页

## 日本外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1909.12.2　　第418号)

英国大使向本大臣私下谈话如下，据说这是朱尔典公使来电的要领:

据法伦许私下谈称，日前那桐为使日本政府撤销对锦瑷铁路的抗议,已将从洮南府到长春修筑支线这一良策上奏。请知照。

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第715页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909.12.3　　第214号)

关于第126号贵电，12月2日会晤外交大臣时转达了您的指示精神。另外,同日山座参事官会见保令公司的布拉温,就锦瑷铁路借款事进行了详细询问。金额是三百万镑以上，除以铁路收益担保外,还有中央政府的保证。将三百余万镑用于全线的修筑,无疑是不足的。因此，询问对最初的工程区域是否分期付款？除铁路收益外有无特别担保？等等。答以因契约尚未到手难以回答。从其态度和口气看,总是有企图隐瞒事实之感。而另一方面,则一再希望了解日本的具体要求。该人的看法是，美国虽不愿日本加入,但如比例适当,可以尽量促使美国人同意,故希速将比例示知。山座答称,事关重大，借款条件等均属不明，日本政府确定比例是很困难的。从布拉温口气来看,他所称的适当比例,似乎意味着很小部分。再者,据该人谈称：清国拟保留一部分修筑费,似乎为了留下由清国自身或由其他方面筹措的余地,但语气有些暧昧,尚无

法弄清。并且谈称：工程从锦州开始，另方面从该线横断东清铁路处开始，南北同时进行，在运输材料等方面，满铁亦有很大利益。以上供参考。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第715—716页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1909.12.17　第217号)

昨16日外交大臣由选区归来要求会晤，故于今日往访，因该大臣不在而访问了契罗尔和外交副大臣，他们述称，据所获报道，日内将颁布关于锦齐铁路的勅令，因欲私下告知此事而请来访。关于此事，到时候美国大使必将再次来谈，自己将仍按以前精神回答，然而必将进而谈及日本参加程度问题，因此日本做好回答准备是很重要的。本使对该官的好意一再表示谢意，并告以立即电呈阁下。关于本案，尚未从朱尔典先生处和美国政府得到任何通知，难以判断确否(本使告以松井转来第131号贵电关于清政府内部有反对意见的报道。他说英国政府尚未收到任何报道)；但如仍然采取旁观态度，或者丧失时机，或者招致其他疑心的后果，对大局是不利的。不仅如此，葛雷先生的谈话也是希望尽速了解我方要求。因此，尽早确定某种方针是必要的。如在借款条件等尚不明确的今天立即决定参加比例有困难，则可先大体决定参加提供资金和承包工程，或者参加其一，抑或不直接参加而要求修筑同满铁的连接线，不管怎样，请速行决定方针，并请电示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第718页

## 日外务大臣小村致驻俄临时代办落合电

(1909.12.30　第98号)

关于锦瑷铁路，日前已由清国官方同英国资本家之间在奉天

签订借款契约，并由锡总督报请中央政府，但尚未批准。在英美两国看来，清国政府未予批准，主要是由于顾虑帝国政府的反对。但据驻清公使报告，清国政府内部反对此项借款者甚多，一般认为该路将入不敷出而应予缓办。关于本案，帝国政府的方针如下达之阁议决定所示，并非反对该路修筑，而是在相当条件下参与其事。这一宗旨在另电对美国回答草案中已经明示，至于参与细节尚待商讨。特此通知。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第721页

## 日本外务大臣致驻清公使伊集院电

(1910.1.4　　第2号)

关于414号贵电一事

帝国政府对美国关于满洲铁路问题提议之第一方案和第二方案，均不同意。但关于锦瑷铁路，原则上拟以加入为条件，表示同意。目下根据这一宗旨，正商议回答方案。不过，帝国政府之同意锦瑷铁路，自不待言，是以恪守现有计划为前提，以进一步协商加入细节为条件的。请贵官领会这一宗旨，对英美公使做大要如下的回答：

帝国政府对锦瑷铁路按现有计划进行敷设并无异议，因此，以加入为条件表示同意。当然，关于加入的细节，尚须详细协商。但是，该铁路草合同是清国与英美资本家之间签订的，帝国政府不能劝说清国修筑该路，因此，不能与英美两国公使共同强使清国同意此事乃出于不得已。总之，帝国政府只能同意清国修筑该路，对此绝不提出异议，并将毫不踌躇地立即同有关各国就加入细节进行协商。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第449页

## 日本外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.1.6　　第3号)

关于贵电第2号

对锦瑷铁路，不要说俄国，任何其他国家参加，帝国政府亦无异议，此点请查知。另外，关于回答美国的提议一事，目前正同俄国秘密进行交涉，此点以后另行通知。同其他国家之间，业已分别转电，此外无任何交涉。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第450页

## 驻清公使伊集院致外务大臣电

(1910.1.8　　第3号)

为将来电末段指示内容通知英美公使，今晨往访英国公使，首先询问关于来谈之事，是否已向清外务部采取何种措施。答称，昨7日同美国代办一道会见梁敦彦，梁敦彦表示清政府决心执行锦瑷铁路预备合同。于是，转告以政府电示的日本也要加入之意。该公使答称，他本人难以立即回答。由于本官恰已接到本国政府复示，便陈述了阁下指示精神，并对美国提议的"大计划"试称，虽尚不知政府的意向，但依本官一己之见，此乃事态极为重大的问题，估计难以成立。英国公使表示同感，并称，昨日会见美国公使时，就是从上述"大计划"谈起的，并说，使之成立固所希望，但如一时难以成熟，希望先从锦瑷铁路开始，以实现上述目的，还说，第三国可以参加。我们(英公使)的训令一如早已说明的那样，因此只讲了日本参加锦瑷铁路之事。该公使还询问，关于加入的细节，是否仍不知日本政府的意向。本官答称，此项细节，大概我国政府最近正在研究，估计日内会接到指示。并问贵官是否现在想同本官商谈上述细节。答称，总之日本意向一经确定便望了解，以便心中有

数，相信这对今后的会谈也是方便的。但此时是否可就该项细节立即进行协商，尚未征得美国公使的意见。于是本官表示还准备即去会见美国代办，听取一下该人的意见。昨7日继续访问了美国代办，会见时该代办所谈与英国公使所谈基本相同。该代办谈称，美国驻日大使曾来电，内称阁下就美国提议之“大计划”曾对该大使谈过，因该提案并无政治意义，日本政府当能善意地加以研究。但因目前正值新年休假，暂难回答。美国代办似乎理解为日本政府对美国的“大计划”提议并无强烈反对之意，并向本官声称，正因有此东京来电，故昨日才去外务部。今日尚须会见梁敦彦。至于我方加入节细，该代办认为当今之要务是，应先决定允许第三国加入的原则，然后才是哪个国家加入的问题，商谈加入细节，还不是时机。但就本官来看，英国公使希望了解是为了会谈时心中有数，而且对我方并无不利，故方案决定后请尽速电示，并授以告知英国公使的权利。

清政府之决定承认锦瑷铁路预备合同，自不待言，完全是因鉴于美国提出了“大计划”提议，此时为讨好英美控制日俄而采取的政策。但上述美国代办的观察，无疑将由该公使向清国方面灌输。因此，尽速公开我方对美国提议的态度是适宜的。待到发出回答时，本官认为即使是大体内容，亦希由本官通知该两人。

日本外务省档案胶卷，P11.P.V.M2，第2921—2928项

编者注：该电文中所称“大计划”，即“满洲铁路中立化计划”，见下项。

## 日外务大臣致驻清公使伊集院电

(1910.1.10　第6号)

关于贵电第3号

去年末与美国大使会谈时，本大臣对该大使谈称，美国的提议事件颇为重大，因此帝国政府亦须特别深加考虑，不仅如此，恰值

新年之际，因而帝国政府的回答尚需一些时间。但并无美国代办所谈之话。请知照。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第452页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.1.17　第12号)

近来某些方面传出锦瑷铁路借款契约业已签字之说。这固属是对事实的轻率报道,但征诸各方面消息,美国方面与清政府之间的会商已基本结束,即将签订条约,这种形势似属确实。司戴德亦向我国新闻记者声述，度支部的障碍业已排除，目前正在商定细目,不日即可签字，表现特别得意。上述所谓度支部之件，据本馆密探报告,该部原则上同意该项借款,只提出该借款系该部自行借入,为适应需要而交与东三省总督；再者，对借款主要用于修筑锦瑷铁路亦无异议,但名义上不宜作为铁路借款,因那桐对此持有异议，故目前正在同该人和泽公〔载泽〕交涉之中。度支部的这种态度,据说是因最近锡良以财政困难为理由,再三要求同意此项预备合同,如果不成,须由国库填补东三省的不足经费,返复催逼交涉,泽公最终为做出某种妥协而不得不采取的。这样一来，美国方面便利用这个大问题想一气呵成使契约成立,自己占据地位,现正从各方面极力活动，并已取得基本成功。即使泽公与那桐之间的所谓分歧是事实,也万不能因之而长期妨碍该案成立。因此,我方预先与那桐私下谈话,提请其注意，保持我方地位；现在采取此种措施,我想应是时机了；但在铁路中立问题的命运决定前，很明显上述措施不会得到何种反应。因而，我想在帝国政府对美国的回答发出前,不得已暂时只能任其自然。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第452—453页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.1.19　　第15号)

今19日因他事令高尾会见梁敦彦,梁告以锦瑷铁路借款契约之事已经决定,二、三日内将上奏契约草案,估计可蒙裁准,借款总额为五千万元,路线是锦州至瑷珲;附带声称,因关于此案有本官对那桐的私下谈话,故将上述内容告知,云云。因此,在这种情况下,应首先询问那桐为何不顾日前的私下谈话今天竟不与我方商议而使之达到这样地步。这样做对我方将来在该铁路问题上的地位也是必要的,并且在现今形势下,自然也将影响其他方面的关系。因此,现在是否无妨采取上述措施,请考虑后复示。再者,俄国公使因感该铁路与俄国有关,希望在向清国方面陈示要求时预先告知,因此已将前述梁敦彦谈话内容私下告知该公使。特此呈报。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第453页

## 日外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.1.20　　第20号)

关于第15号贵电

如来电所示,关于本案此时如对那桐采取某种措施,对我方将来立场是有利的。但在帝国政府业已公开表示拟在某种条件下加入锦瑷铁路这一意志的今天,不要使之发生我方有意阻挠修筑该铁路的误解。务请注意此点,并对那桐采取适当的措施。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第453—454页

## 日外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.1.25)

关于1月24日往电一事

今晨,俄国大使来访声称,该国政府已指示其驻清公使,就锦

瑷铁路问题与日本公使协商，以便采取共同措施，并称确实认为无必要将贵官1月23日来电中所载事项向清国提出。因此，贵官此时可将我方对美国铁路中立化提议的回答要点通知清政府，并警告清政府因锦瑷铁路问题对我方有深切利益，故清政府在做出最后决定前，必须通知我方。倘如忽视我方利益，在不通知我方的情况下批准该铁路计划，则难保不对清国带来危险的后果。由于上述内容已通过俄国大使通知俄国政府，料想该国政府必将提醒其驻清公使对指示误解之处，同时就其应该采取的措施必将训令该公使。因此，贵官在采取上述措施之前，应与俄国公使会商，尽可能采取一致步调。对美国提议的回答要点，另行电告。

日本外务省档案胶卷，P11, P.V.M2, 第3335—3337页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.1.29　第27号)

从某方面得到的奉天总督与外务部间往返电报，译文如下：

总督发：

关于我们签订的锦瑷铁路借款预备合同，司戴德在交涉司重又反复交涉，结果基本上已无抵触之处。中立问题日俄两国既坚决反对，恐将成为画饼。此事祈尽快上奏。另外，据闻本月10日(或20日)贵部会同度支邮传两部已经上奏，是否属实，并内容如何，请详细电告。

外务部发：

贵电敬悉，锦瑷铁路借款预备合同已由有关各部报请批准。现在的办法是将贵官同意签订的预备合同原文奏请批准的，正式合同〔契约〕将另行详细规定，修筑费尚未拟定预算，此时尚难确定，借款额大约也是正式合同签订时另行确定。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第456—457页

## 日公使伊集院致清外务部照会

(1910. 1. 31)

为照会事：前因锦瑷铁路之事，曾与梁尚书面谈，并道本国切望之意。刻曾电请本国政府训示，今得复电，嘱于此事须格外小心；本国政府因兹事体大，不能遽允所求。惟本大臣日前面谈曾言及，此路关系日本利益甚大，故无论中国作何主见，应听本国核准；倘使本国竟为所蒙，或不关照本国，则两国邦交之险，实在令人难以预算。兹特备文警告，务宜审慎从事。

《清宣统朝外交史料》，第 12 册，第 47 页

## 俄国驻华公使廓索维慈致清外务部照会

(1910. 2. 2)

为照会事：昨与贵大臣面谈欲令本国帮助锦瑷建筑之事，当即电询本国。兹得复电如下：

俄国政府对于此事视为非常郑重，必须细加研索，故目下无可答复。俄国出使大臣可亲告外务部如下：

俄国政府希望中国政府锦瑷铁路之事非先与俄国商议万勿从事，不然则两国邦交诸多窒碍云。

《清宣统朝外交史料》，第 12 卷，第 47 页

## 驻俄临时代办落合致外务大臣小村电

(1910. 2. 2　第 13 号)

阁下同"玛"大使所谈锦瑷铁路借款契约签订前日俄间先行协商，将认为妥当的意旨通告美国一事，俄国政府必将完全同意。但据北京来电，形势极为紧迫，因此俄国拟迅速将此案向美国政府提出。理所当然，此事已电告东京，2 日伊斯渥尔斯基私下告知。

《日本外交文书》，第 43 卷，第 1 册，第 458—459 页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.2.3　第33号)

2月3日晨，俄国公使来访声称，顷接本国政府电训，内称俄国政府已训令驻美大使向美国政府提出，关于锦瑷铁路借款，在签订契约之前须预先同俄国协商；同时，该公使亦须将此意旨通告清政府，并再次深刻说明本案需要延缓签字的理由。另外，他提出在执行上述训令时，应与本使商量后采取一致步调，并询问本使是否也接到同样训令。本使答以尚未接到。俄国公使如前所述已得本国政府通知，并且过去一直采取联合行动，因此希望待本使接到训令后采取措施。应如何处理，请立即电示。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第459页

## 日外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.2.7　第45号)

关于通知我方加入锦瑷铁路之条件一事，如前电所示正同俄国政府进行交涉，现因向清政府通知上述条件的时机已经到来，希贵官尽快按下述宗旨向清政府提出：

帝国政府虽然认为修筑锦瑷铁路对南满铁路的利益有重大影响，但是，认识到清国修筑该路的目的在于开发满洲及蒙古地区，因此，将按下列条件同意并参加该线的修筑：

一、日本参与提供修筑该线所必要的资金贷款、技师，供应工程材料和承包铁路的修筑，但参加的程度、方法，须与有关各国协商后决定。

二、清国为使锦瑷、南满两线连接起来，应从锦瑷铁路某站起向东南修建一条到达南满铁路的新线；至于该线的修筑方法以及该联络线与南满铁路的连接地点，须同帝国政府进

行协商。

帝国政府之所以不顾对南满铁路的利益有重大影响，而特别同意修筑锦瑷铁路，是由于预计到该线从锦州起经过洮南府再伸向北方，距南满铁路较远。如该铁路线路有较大变动时，帝国政府希望应就此另行协商。

通知清政府的主要内容，概要如上，至于通知方法与形式，可由贵官酌定。再有，关于第二个条件，目前无必要一定获得同意。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第460页

## 日外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.2.7　第46号)

本日俄国大使来访，声称俄国政府对往电第45号所示帝国政府加入的两条件，并无异议，并提出，俄国政府向清政府提出的条件，将在该政府从美国多少了解一下详细情况后再行决定，上述条件决定后，关于此事亦望日本政府不提出异议。对此，本大臣答以俄国政府的条件只要是属于正当的希望，帝国政府对之不会提出异议。特此告知。

注：此事已转电各大使，另外向内田大使还发出往电第33号内称："本日由本大臣将我方加入条件要点私下告知美国大使，该大使已将其电告美国政府。请知照。"

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第460—461页

## 外务大臣小村致驻英大使加藤电

(1910.2.8　第18号)

帝国政府对锦瑷铁路的态度与俄国政府有所不同，这是本案发展过程的必然结果。但帝国政府鉴于日俄两国在满洲有着共同利害关系，认为尽可能同俄国政府进行研究，采取一致步调，是有

利的。如前所报，日前与该国政府协商后对清政府已发出警告。帝国政府认为有必要继续上述警告向清国通知我方加入条件，决定与俄国政府研究后，令驻清公使此时迅速通知清国，此旨已训令该公使，详情将由驻美大使转电，请知照。另外，关于本案同英国外交大臣之间向有特殊关系，故请贵官速将向清政府通知的我方加入条件，私下告知该大臣。

注：此事已转电各大使及驻清公使。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第461页

## 驻英大使加藤致外务大臣小村电

(1910.2.8　第27号)

昨7日外交大臣要求会晤，因故延至今日，恰好接到第18号贵电而往访。该大臣私下告知，俄国得悉锦齐铁路延至瑷珲的计划后似乎深感利害相关，故于2月5日令英国驻清公使劝告清国，应使俄国以与日本同样条件加入本案，同时告知清政府，如不与日俄两国商议则根本不可能实施本案。再者，上述内容也同样电训驻美公使。对此，本使向该大臣表示谢意。继而谈了第18号来电指示精神。此外，关于条件之二不知本使一己的处理是否妥当，因感到如不加任何说明有可能误解为新增加的条件，同时因与该大臣向无隔阂，估计向其进一言也未为不可，因而谈了如电训驻清公使的上述第二个条件并非是必须条件的意旨。另外要求其不仅对清政府即对美国人士亦须严加保密。该大臣对此表示谅解，并感谢我方好意。

本使还询问，其后关于满洲铁路中立问题，美国方面有无何种消息。答称，毫无消息，只是日前美国大使归任来访时，从其谈话语气观察，似乎美国政府仍未完全放弃该问题。本人谈到，将来准备修筑的铁路尚不得知，日俄两国现有铁路是有很大牺牲，预计之

事终难办到，而且所谓门户开放无非是指在铁路运费上不设定差别而言。

注：以上已转电各大使和驻清公使。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第461—462页

## 驻法大使栗野致外务大臣小村电

(1910.2.9　　第16号)

锦瑷铁路的修筑，并不违背取得清国同意并经各国协商后在清国修筑的方针，因此，法国原则上在必要场合参加该铁路财政方面的经营，要求与此相当的便利条件。但是，在日俄两国就本问题进行研究，判断系单纯的事业，并无发生违背条约权利的政治军事以及经济影响之虞以前，法国政府不能做如上的参加。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第462页

## 日外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1910.2.10　　第50号)

关于第37号贵电，帝国政府的加入条件虽尚未通知美国政府，但准备今天由本大臣向美国大使述说主要内容。向英俄两国通报参加条件之事，如你所知，按前此转发电报进行。为此，现请贵官向美英俄三国公使私下谈谈我方条件的要点。对俄国公使须告知关于上述条件当时业已同俄国政府进行研究。

条件之二的联络线问题，我方毕竟难望获得修筑权，因而帝国政府无意坚持此种主张，但希望尽可能取得有如吉长铁路那样的关系，如难以达到目的时，至少也应在有关供应资金、材料等方面结成某种关系，而其方法，以及是否同列国合作问题，须在协商时视各种情况而定，自不待言，现在难于预定。请知照。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第462—463页

## 日外务大臣小村致驻英大使加藤电

(1910.2.10　第20号)

关于第27号来电，此次英国政府对清政府采取的措施，帝国政府深为理解，故请贵官就此对外交大臣表示帝国政府的谢意。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第463页

## 日驻清公使伊集院致清外务部照会

(1910.2.14)

为照会事：日本政府对于锦瑷建筑视为极要之举，因此事使南满洲铁路财产大受影响也。惟中国主见既欲赶为建筑，以便开通蒙古满洲两处，日本政府再三设想，如依下开各项，日本政府可帮助此路之建筑云云：

一、日本欲于锦瑷铁路借款、雇用工程司、购买材料、建筑工程悉与份其事，其应如何与份之法，俟与列强和衷商议后再行定见。

二、至于锦瑷铁路与南满洲铁路欲联轨之处，中国政府应从锦瑷铁路某车站间，造一支路，接连南满洲铁路南端车站，该路应如何布置，及接连南满洲之法，必须与日本政府妥议后行。

日本政府以锦瑷铁路之建筑，于南满洲铁路至关紧要，所以亦赞成者，因现在之计划系从锦州起点经过洮南距南满洲尚远，若将来计画又有更变，日本政府必须干涉与闻其事云。须至照会者。

《清宣统朝外交史料》，第12卷，第48—49页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.2.14　第42号)

关于2月7日贵电，因昨日外务部新年休假期满，遂要求迅速

会见。今 14 日会见梁敦彦，面交依据贵电指示精神拟妥的备忘录，并以口头补充说明其中意旨，期望清政府同意。梁敦彦似乎预先对我方持何种态度有所疑惧，对备忘录的内容未发表任何意见。但总的还是安心的样子，并称，深为感谢，对日本迅速表明意向表示满意，这样，也自然易于协商，一定仔细研究。此外，还附带谈称，俄国尚未通知其条件，询问本官是否已听到何种消息。本官答以尚不了解。

关于向英美两公使非正式通知我方条件一事，只因尚未向清国提出，并且情况也不一定那样紧急，现在备忘录业已提出，考虑日内得便即私下告知两公使。再者，今日会见梁敦彦时，询问他借款契约已进行怎样，他答以尚未达成协议。但据某方面得到的外务部最近的电报抄件，契约似乎已由锡良拟妥。其往来电报如下：

外务部发：

锦瑷借款曲折甚多，如正式契约草案已经拟好，请速送来。

锡良发：

锦瑷正式合同，三方面经反复协商结果，意见业已一致，草案也已拟成。由专使送部，以便谘询。

注：以上转电各大使。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3368—3371页

## 俄驻清公使廓索维慈致清外务部照会

(1910. 2. 17)

为照会事：顷接得本国政府于锦瑷铁路之事，照会如下：

俄国出使大臣业经接得本国政府对于美国锦瑷铁路之议，曾经电复美国如下：

美国既邀俄国与闻锦瑷铁道之事，并允俄国可再思答复。俄国意见以为，事前既未知照俄国，故俄国于此事业不欲与闻，美国

不免误会，请将此借款停止。俄国希望，凡事未先与俄国商议勿行定夺，云云。本大臣今将来电钞送贵部，并知照，事前如未与俄国商量勿冒险定局，云云。须至照会者。

《清宣统朝外交史料》，第 12 卷，第 47—48 页

## 日本驻美大使致外务大臣小村电

(1910. 2. 19)

2 月 17 日会晤国务卿之际，本使以个人身份询问：对日本政府加入锦瑷铁路的条件，是否接到有关报告。他说，美国驻日大使和美国驻清公使均已送来报告，对各项条件均无何意见，特别是修建该铁路与南满铁路的联络线一事，美国最为赞成；总之，美国认为满洲地区铁路修的越多，相应地越有助于开发该地区，结果对世界也普遍有利，因而极其欢迎该联络线。之后，详述了他所提出的满洲铁路中立化提议的内容，并称：实行该提议，日本因地理以及其他原因，将享受十倍百倍于他国的利益。美国对日本处于如此有利地位，只有高兴而毫无嫉妒之意，因此，这是充分顾及日本利益而提出的建议。日本如不同意亦无办法，只好期望有一天或许能认为美国政府的见解是很有道理的。于是，本使对其所述略事寒暄后，询问关于此事同俄国的交涉情况。他答以尚未接到任何提议，但似乎对齐齐哈尔以北的铁路颇为反对。由上述谈话可知，美国政府对满洲铁路中立化的意见，迄今仍恋恋不舍；另据荷兰驻美公使私下谈称，日前该公使就此事提出询问时，国务卿答称已经播种，收获之时即将到来，颇为乐观。上述联络线方案，归终也难保不是因为期待满洲铁路的中立化而才赞成的。总之，美国政府已经同意。因此，务望此时能使清政府做出修筑该铁路的约定。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3374—3377 页

## 驻俄临时代办落合致外务大臣小村电

(1910.2.23　　第19号)

2月23日〔俄〕财政大臣在私下谈道，清国前途颇堪忧虑。并称，日俄两国在满洲地位相同，利害也基本一致，例如，在最近提起的美国关于铁路中立建议，满洲地方官宪发布的防谷令、铁路附属地行政权等问题上，日俄两国的立场都是完全一致的，只有锦瑷铁路问题，两国地位多少有些不同，但如在大的方面统一利害，今后两国实行合作，对双方都将是有利的。于是本官询问该大臣对锦瑷铁路的见解。该大臣声称：日本就该问题所采取的措施以及此次提出的参加条件，都是正当的，从日本的立场来说，大概这种办法是最有利的。然而，俄国因该铁路而受的损失却很大，勿须说政治上军事上的影响，就是在蒙古方面的资源开发上，因该铁路而受的损害也是很大的。对清国在本国领土内修筑铁路，俄国无意横加反对。如按该大臣个人意见，最好是用一条危害更少一点的其他路线代替它，例如恰克图铁路。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第470页

## 俄驻日大使对日本的口头声明

(1910.2.26)

关于锦瑷铁路问题，俄国政府经仔细研究后，认为最妥当的方案，要点如下：

锦瑷铁路如按其发起人的计划进行，将给俄国经济上和军事上的利益带来极其有害的后果。

早在1899年清政府就曾和俄国约定，如修筑北京以北的铁路，不使用俄国以外的一切外资。但是，外国银行团计划修筑的此种铁路，如果对俄国领域无任何危害，又不违害俄国在满洲的铁路

利益，在这种特殊情况下，俄国政府将不予反对。同时，俄国政府认为，各国之提供资金，最终还是以最有利地投资为目的，而没有理由支持清国损害日俄两国当前利益的态度。因此，可以预计，以同样有利并较少危害第三国利益的计划代替锦瑷铁路，各国银行团是不会有异议的。从此种见地出发，俄国向清政府及英美资本家集团提出了修筑另一条线路来代替锦瑷铁路的方案，即从张家口至库伦然后再向北达俄国国境恰克图的路线。

这一铁路计划已是长期悬案，无论清国还是与清国铁路问题有利害关系的外国资本家，都曾经对之寄与希望，只是当时由于该线与西伯利亚线的联络上发生了问题而未实现。时至今日，俄国将不反对此种联络，为此，俄国政府拟修筑一条将恰克图和贝加尔线某车站连结起来的线路。在这种情况下，修筑经由库伦的张恰线，由俄国提供库伦至恰克图区段的修筑资金，以作为俄国参加投资部分，是公平合理的。

本来锦瑷铁路对日俄两国利益，尽管程度不同，都有影响，因此，希望日本政府赞同上述方案。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3389—3392页

## 日本阁议决定

(1910.3.2)

关于锦瑷铁路问题，帝国政府前此已制定相应的方针，决定我方参加提供修筑该铁路所必需的资金、技师、材料等，并以修筑南满铁路一车站至该路联络线为条件，加入该铁路的修筑，因此，对美国最近的提议，答称原则上同意参加。其后，就该项条件问题同俄国政府进行了交涉，确认该政府对此并无异议后，正式通知清政府，并对英美两国政府透露了上述条件。

俄国政府虽然表示谅解帝国政府关于锦瑷铁路问题的立场，

对我方的态度并无异议，但因该铁路的修筑对该国的军事和经济有重大关系，就相应的态度问题，做了极其慎重的研究，直到最近才确定意见，拟妥方案，即以张家口经库伦至恰克图铁路代替锦瑷铁路，其中张家口至库伦段由各国共同经营，库伦至恰克图段由俄国提供资金。并已于26日通过俄国驻日大使向帝国政府征求对本案的意见。

以张恰铁路代替锦瑷铁路的方案，对帝国来说是利弊并存的。即不能不认识到，一方面，锦瑷铁路的取消，将导致从满洲排除各国势力的结果，因而对我方甚为有利；但另一方面，张恰铁路的修筑，不仅成为俄国势力伸向华北的开端，而且该铁路对南满铁路的影响比锦瑷铁路还要大。虽然修筑张恰铁路对我方的影响是利害并存的，但是，修筑该路已是多年的问题，迟早难免成为事实，并且我方无任何正当理由可以阻止该铁路的修筑。因此，乘此次俄国政府提议之机，赞成修筑该路，以此取消锦瑷铁路，这对我方来说，既对无论如何也不可避免的事实表示了同意，又达到了从满洲排除各国势力的目的。这对于推行帝国政府永远维持满洲现状的根本方针，将大为有利。另外，如果俄国的提议能够实现，我国则可与各国共同参加经营，通过参加经营，可以收得缓和张恰铁路对我方的不良影响之利。而这种利益，如失掉此次机会，则不会再有。俄国的这次提议归终能否达到目的尚难预料。如果俄国坚持该案，清国与英美两国主张修筑锦瑷铁路时，很有可能造成锦瑷、张恰两铁路方案一齐破产的结果。万一出现这种局面，对帝国政府来说也无关痛痒。因此，帝国政府认为，现在以不反对俄国政府的提案，并在我国过去对锦瑷铁路的立场所能允许的范围内，采取赞同的方针是适宜的。

（附记一）

3月3日寺内陆军大臣意见

对俄国提议修筑张家口、库伦、恰克图铁路表示同意时，附加如下一项条件，是完全正当的：

俄国关于铁路的提议一旦成立，我国政府在其后提议由南满铁路的一点至张家口、库伦间的一点修筑连接线时，俄国政府须约定，首先予以同意。

预先与俄国约定附加如上一项条件之所以是良策，就是担心万一锦瑷线和恰克图线都建成之后，只有我帝国得到的特殊利益较少，不仅如此，在我方维持南满方面，也有很大不利。

而且，另一方面，各国基本上同意俄国的提议以及该铁路建成时，对我方的利益都较少。

希将上述内容写成明确畅达的书面文件提出。

3月3日　正毅

此件于2日午后亦向参谋总长私下提议，对上述条件极表赞成，请知照。

（附记二）

陆军意见　明治43年3月23日

我南满铁路与俄国希望的恰克图张家口线连接，起点选择长春、四平街或铁岭均可，但终点除库伦或张家口外，别无适当之处。而到达库伦的连接线，越过兴安岭的高山后，通过荒凉的沙漠地带，从总的方面看，不是有利线路。然而，到达张家口的线路则经过郑家屯、达赖罕王府、乌丹城、多伦诺尔等主要地点，与吉林至会宁以达清津的铁路相连，有利于构成将从北韩东海岸经北满到北京这一地区包围的重要线路，因此，选取经郑家屯、达赖罕王府、乌丹城、多伦诺尔等地达张家口的线路是有利的。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3393—3403页

## 日本对俄国大使口头声明的回答

(1910. 3. 3)

帝国政府慎重地考虑了俄国政府关于修筑张恰铁路的提案。帝国政府在谅解俄国对这一问题的立场的同时，认为该提案旨在废除锦瑷铁路修建计划,代之以各国共同经营的张恰铁路,因而不仅不反对该提案，并在不损害帝国政府过去对锦瑷铁路的态度的范围内,毫不犹豫地予以友好的支持。此外,帝国政府希望，将来日本提议修建一条由南满铁路某站至张恰铁路的线路时，俄国政府应予同意。

日本外务省档案胶卷,P11,P.V.M2,第3404—3405页

## 俄国驻清公使廓索维慈致清外务部照会

(1910. 3. 19)

为照会事:贵部曾面询本大臣,俄国政府对于锦瑷之建筑有何种意见。本大臣当即电询本国去后,兹得本国复电谓,锦瑷铁路之建筑,于俄国之边界商务两有伤碍,按照光绪二十五年条约一千八百九十九年中国政府曾允北京以北之铁路,如欲借款建造,必须先尽俄国，现在倘使与俄国边界商务一无所损，俄国亦非必执索践言,无如据俄国铁路调查员报告谓,锦瑷铁路若成，俄国满洲铁路所受之伤损,每年须损失五万万卢币,而中国备款收回须在二十九年之后,或直至七十三年之后始能无费收回。故俄国政府以为,现在计议此项合同之资本家本无政治手段在内，是锦瑷铁路亦未尝不可移建他处,是于商务可得同等利益,而使俄国亦不受亏损，列强资本家当亦不致起而反对。

俄国既有以上意见,故提议将锦州至瑷珲建造铁路暂行罢议,而从张家口造一路至乌拉圭〔应为库伦〕或再展至恰克图直达俄国

边境为止。闻此路中国久思建设，是中国当必与外人意见相同，中国现状颇处困难者，以未得西伯利亚交通之故。俄国政府不欲使中国处于困难地位，甚愿在贝加尔与恰克图之车站间建造一支路，交通其间。惟中国如建造张恰铁路应令俄人与有资本在内。俄国政府深望中国人对于此举须深明其意，庶可和衷共济有益两国。总之，俄国政府亦甚愿中国在满洲境内借款造路，倘使与其满洲铁道利益、边境无损，决无间言。故俄国以友谊之故陈其意思。以上所言业经照会美国列强云。须至照会者。

《清宣统朝外交史料》，第 12 卷，第 49—50 页

## 美国国务卿送交俄国驻美大使的备忘录

(1910.4.18　　于华盛顿)

美国政府极其审慎地考虑了俄国驻美大使在 1910 年 2 月 24 日于华盛顿递交的俄国政府的备忘录。

美国政府遗憾地获悉，俄帝国政府至今仍认为，清国正在筹划中的、拟利用外国贷款修筑的锦瑷铁路，仿佛还同时包括范围广阔的美国提议在内，它将危及俄国的民族与经济利益。

美国人民关于计划中的从锦州经齐齐哈尔到瑷珲的铁路线所享有的权利，跟英国有关公司的权利同样，是根据清帝国政府批准的契约取得的。美国政府支持美国人民的这种事业，感到这种行动不仅同美国关于清国的传统政策相符合，而且同它在现有条约下所享有的广泛权利完全一致。美国政府根据列强已经一再同意并接受的政策，无论如何绝难承认下列情况，即任何国家，在清帝国的任何地区，在俄国政府于备忘录中援引的 1899 年俄清协定一类的条约下，享有排他的权利。（即使这一协定已为后来俄国方面的其他条约的条款所代替，已归无效一事，似乎尚有争论的余地。）

这种政策，在很久以前，特别在 1899 年和 1902 年关于在清帝

国的全境内机会均等政策的换文中，早已得到包括俄帝国政府在内的列强普遍承认；这种政策直至最近还为许多国际条约所一再肯定，它已成为调节与支配有关国家间的关系与交往的规范的一个必要组成部分。

此外，美国政府考虑到它在以前条约中所享有的各种权利，必须指明，清国政府显然不得利用与任何一个强国间的特惠条约，来处理它已根据条约普遍给予其他国家的权利；美国还被迫地不能不强调，充分发挥1899年俄清协定那样条约的效力，用来危害一般条约中的权利，使清国与其他列强间的条约条款变成一纸空文，势必严重地剥夺其他国家人民的权利。

当美国政府坦率声明这是它的人民在同清国政府签订的条约中所应享受的无可争辩的权利时，它相信两国之间的长期友谊关系，肯定会使人不致认为美国在各个方面不关心俄国在东亚的重要权利。

美国政府由于相信俄帝国政府不能不重视，所以自始就反复坦率提出诚挚地希望在修筑清国铁路方面跟俄国协作的保证。

从这种观点出发，美国政府对俄帝国政府关于拟修筑一条从张家口到恰克图的铁路的建议中所提出的原则，当然是欢迎的。这是因为，美国政府欣慰地看到，这种建议极其清楚地表明了俄国方面在共同帮助清国修筑铁路及发展商业上，是采取了想同美国协作的互惠态度。美国政府特别满意地看到，在俄帝国的明智政策的指引下，有新的理由期待，美国在12月曾提出的建议中所体现的同一原则能获得有益的成果。

美国政府不想深入探讨单独修筑一条由张家口到恰克图的铁路的未来计划，也不想进一步考虑诸如清国对此的态度、参加的条件等等一些基本问题，愿再回到锦瑷铁路计划这个问题上来。

当美国政府基于上述理由绝不能承认任何强国在清帝国的任

何地区享有妨碍美国公民合法事业权利的时候，当它绝不相信俄帝国还想维护那样权利的时候，美国政府同时准备利用它对本国人民以及对清政府的影响，拟使他们对俄帝国政府关于锦瑷铁路计划，可能提出的修改意见给予充分而友好的考虑。美国政府已极为愉快地将这一意见通知了它驻在北京的代表。

美国政府在注意到结果俄国可能利用这样创造出来的机会之后，特提出一个切实可行的办法，即在有关政府间就原则上达成一项协议之后，关于锦瑷铁路的详细条款以及对这一计划可能提出的修改意见，均委托给各财政团体和清国政府的代表去处理，因清国政府不论这个计划是什么内容，不论这条线路是单线还是更为广泛的线路，都同它具有最为密切的关系。

当进一步讨论更为广泛的合作计划时，美国团体驻北京的代表和英国的同僚们，希望至少能订出锦瑷铁路第一阶段的详确而又切实可行的条款。对此，美国政府相信不可能再有人提出反对意见。美国政府鉴于目前在非常重要的协作方面以及政策的协调方面存在的大好形势，希望俄国政府现在要认识到，它授权其驻北京代表再次向清政府声明将撤回俄国的劝告一事，是符合它的开明政策的。有关人员只是由于尊重俄国的劝告，考虑到公认的俄国利益，已延误了他们工作的进程。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3471—3479页

## 驻俄大使本野致外务大臣小村电

(1910.4.20　第40号)

4月20日面会外交副大臣，谈话如下：

他谈称，方才美国大使来访提出要求说，美国政府对恰克图铁路问题将善意地予以考虑，因此希望俄国政府也善意地协助解决锦瑷铁路问题；然而，俄国政府之所以提议张恰铁路，并非是强求

该线的实现，完全是为了坚决反对锦瑷铁路的成立，因此完全不能同意与恰克图铁路做交换性的谈判，已将此种旨意答复美国大使。关于此事，本使从外交、财政两大臣处也听到过同样说法，俄国政府不仅坚决反对锦瑷铁路，而且也不希望今日强制筑成恰克图铁路。关于此点，外交副大臣在谈话中还问道，据俄国政府收到的报告，说日本驻清公使大为赞同锦瑷铁路，情况究竟如何？本官答称，确信这纯属误报，并申明，关于该铁路问题，正如日本政府业已答复的那样，日本政府原来并不希望锦瑷铁路成功，但不得已是在某种条件下同意的，如果因俄国政府的反对而使其不能成立，日本政府自然毫无异议；其次，对俄国政府希望恰克图铁路成功一事，日本政府决心予以友好的支持，此事已明确指示驻清公使，因此，俄国政府收到的报告，完全没有根据。伊集院公使的举动常常使俄国驻清公使产生误解，难免使俄国政府抱有怀疑，故请指示其不要造成如上误解。

因有来电指示，本官乘机询问目前俄清两国间交涉问题进展如何？拟采取何种相应措施？外交副大臣答复本官称，同清国之间目前有很多问题都是悬案，均未获任何解决，不能如此不了了之，迟早将不得不采取强硬态度。至于方法问题，副大臣虽未明言，但在不得已时，有可能做出示威性举动。因此，帝国政府如不愿清国政府陷入此种窘境，我想事先友好地忠告该政府，使其做出适当让步为好。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3456—3460页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1910.4.30　　第117号)

关于4月20日拙信机密第42号，司戴德已于今30日晨出发，据该人所称，旅程大约六周，6月下旬归来，根据情况，暂不回

国而从欧洲折返亦未可知。总之，该人的此次旅行，重要目标在俄国，锦瑷铁路也因俄国持有异议，如听其自流，则终难成立，因此，无疑该人系出于考虑进行某种活动以缓和俄国的意见。同时，他还委托本地俄国公使向财政大臣等要人提出信件。据本地消息界有人观察，该人访问俄都结果，将在某种程度上出现使恰克图铁路和锦瑷铁路两者同时成功的折衷方案亦未可知。有人预测，在这种情况下，锦瑷线将会变为锦齐线，即到齐齐哈尔为止。特此电呈，供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第485页

## 驻俄大使本野致外务大臣小村电

(1910.5.5　第46号)

关于5月2日来电(司戴德出发事)，5月4日会见财政大臣。该大臣从北京也接到同样报告。据该大臣私下谈称，俄国政府无论如何不能同意锦瑷铁路，如果清政府允许由锦州向东清铁路以南某一地点修筑铁路时，俄国虽无公开反抗的权利，但因其将给东清铁路带来巨大损害，所以坚决反对；如进而要求与东清铁路联络时，俄国准备断然拒绝。其次，财政大臣询问说，相信如无俄国或日本的同意，清政府不能允许修建横断东清或南满铁路的路线，不知高见如何？本官答称，当然。该大臣又称，已就此事向外务部提出质问，但尚未得到明确回答，相信将和本大臣意见相同，总之，日俄两国有必要统一对该问题的见解。于是本官声称，对此虽尚未听到帝国政府的正式意见，但恐怕是同本官的意见相同。

美国驻俄大使柔克义回国休假前访问财政大臣，从语气中透露出不赞成满洲铁路中立问题的意思，然后说这个问题多半要自消自灭，并询问锦瑷铁路有无某种妥协办法。财政大臣详细陈述了从军事上及经济上根本不能同意的理由，并附带说，如在满洲其

他方面修筑不违反俄国利益的线路，即由外国资本经营，也绝无异议。

日本外务省档案胶卷,P11,P.V.M2,第3464—3466页

## 驻俄大使本野致小村外务大臣电

(1910.5.15　　第49号)

关于往电第47号对美国国务卿回答一事，根据5月14日俄国外交大臣谈话，情况不会是冷然拒绝美国要求。又与财政大臣商谈,该大臣答称:俄国政府无论如何不能同意修筑从满洲的一点南下直接或间接到达海岸的线路，但对于修筑从满洲的一地点起连接东清铁路的线路将无异议。

据美国代办向俄国外交大臣所谈，日前司戴德在本地逗留数小时后前往伦敦,将于10日内再来本地。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第490页

## 驻俄大使本野致外务大臣小村电

(1910.5.25　　第53号)

〔前略〕

据称关于锦瑷铁路问题美国也希望尽量与俄国友好谈判，云云。财政大臣还对本官谈称,日本国已就锦瑷铁路问题表明态度,因而俄国地位颇为困难。对此,本官述称,俄国既然坚决反对该铁路,就不能认为美国会不顾这种反对而无故地(强制)进行。从财政大臣的口气来看，他好象认为日本政府并非把锦瑷线与南满铁路的连接作为绝对条件。因此，本官尽自己所知，说明这是绝对条件。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第491页

## 驻俄大使本野致小村外务大臣函

(1910.7.8　机密第35号)

关于锦瑷铁路，美国资本家代表司戴德访问伊斯渥尔斯基时的谈话概要，已于上月25日以第77号往电及时报告在案。最近曾与英国临时代办欧卜伦谈话，该氏谈称：司戴德曾对某人谈到，他对于同柯柯曹夫的会谈大为满意。这与上述伊斯渥尔斯基私下谈话内容完全不同，虽不足为信，但本官为慎重起见，想了解其事实真相，于本月2日访问柯柯曹夫，要求了解同司戴德会谈的结果。该氏欣然同意，向本官逐一地详细说明了会谈情况。现将其要领呈述如下，供参考。

司戴德两次访问财政大臣，第一次会见时，该人说明此次来访俄都的用意是探听俄国政府关于锦瑷铁路问题的意向，并尽可能求得俄国政府的同意。对此，财政大臣答称，无疑地，首先该铁路一旦修筑，在财政上给东清铁路会带来很大危害，其次在战略上对俄国也是非常有害的，因此，俄国无论如何不能同意。司戴德还肆言无忌地说，不管俄国反对修筑该铁路的理由何在，总之我们既然已经从清国获得正当权利，就毫不把它放在眼里；之后还反问，当工程着手时俄国对之最终将采取什么手段？对此，柯柯曹夫断然表明了俄国的意向，声称美国财团与清政府间的契约如何俄国毫不过问，然而由于俄国现在对清国享有特殊权利，对该铁路的修筑，将尽可能地加以阻挠，而且实际上俄国政府也拥有达此目的所必需的便利条件。

再者，去年11月美国提出锦瑷铁路问题时，东清铁路为视察该预定线经过地区的实际情况曾派一支队伍，他们的概要报告书恰好在司戴德来访数日前到了财政大臣手里，因此该大臣根据报告书向司戴德说明该铁路并非有利。根据上述报告，线路全长七

百公里，其间从锦州起的第一段约二百六十公里，因经过的是荒漠地区，几乎不能吸收任何货物，不仅如此，该线还不得不穿过许多河流，因而需要庞大的工程费用；到了第二段才有蒙古货物可以运输，因而经济上多少有些希望，但不能补偿全线的损失；况且第二段又同东清铁路的利益冲突。因此，财政大臣毫无保留地坦率地向司戴德说明这些情况，根据这些理由反复说明俄国无论如何不能同意修筑锦瑷铁路。对此，司戴德一句也未反驳。

在此第一次会见中，财政大臣试向司戴德询问，对于修筑锦瑷铁路附加何种条件。对此，司戴德答称，英美财团提供修筑该铁路所必需的资金和材料，工程完成后移交清国，但英美财团则按出资额收取几厘利息，获得几厘利润。财政大臣还慎重询问，该项契约是否已得到清政府的最后认可。关于此点，司戴德的回答极为暧昧。该大臣得到的印象是似乎该契约尚未得到清政府的批准。

财政大臣与司戴德进行了第二次会见，这次是由该大臣试向该人质问，如将锦瑷铁路这样直接间接通往海口的计划停止，只修筑从满洲或蒙古一地点到东清铁路的线路如何？对此，司戴德回答如果约定从今天起若干年后东清铁路与其支线一起移交清国，则无何反对意思。柯柯曹夫笑着谈称，清国根据同俄国的现存契约，在若干年后，可以收买东清铁路，因此，俄国不需要从今天起作此约定。只要清国能提供收买所必要的资金，若干年后何时均可收买，但该金额将由有关当事者间同意后决定。对清国来说，能否轻易准备出这一金额是个问题。司戴德对此没有发表其他意见。

两周前司戴德从本地向伦敦出发时访问了总理大臣斯托雷平，就锦瑷铁路问题进行了商谈。该大臣极其明确地表示，即使现在俄国政府同意修筑该计划线，最终俄国舆论也不能容忍。该总理大臣的说明给司戴德以深刻印象。

另外，柯柯曹夫最后向本官谈称，虽然我考虑英美财团绝对不

会不顾俄国如此反对，而断然推行其计划，但关于本问题，美国驻俄大使究竟带来何种指示，尚须等待柔克义归任，不过从维仑肯的报告可以看到，美国政府对锦瑷铁路似乎早已不那么热衷。

关于上述锦瑷铁路问题，看来从该国外交大臣谈话，足以了解俄国政府对本案的意向和本案的以后发展。特此报告，供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第493—495页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1910.10.14　　第218号)

关于往电215号，据今晨俄国公使谈称，日前法伦许来访曾谈及锦瑷铁路问题，尽管俄国公使未予认真理睬，仍提出变更路线之二、三方案，特别就自锦州经洮南在哈尔滨与东清铁路连接并由哈尔滨向瑷珲修一条支线的方案征求意见。俄国公使反问，这是否属于公开提议。法伦许回答仅系个人方案尚未同司戴德协商。俄国公使答称，如果这样，尚不能称为锦瑷铁路有关者的某种意见或提议，对此类事由，并非处于表示意见的地位。法伦许无论如何希望将关于锦瑷铁路之新提案通报俄国政府并征求其意见。但是，既非公开提议，该公使难以采取上述措施，遂予拒绝。因此，据称迄今亦未向本国政府做任何报告。后来布拉哈姆来访，询及法伦许的新提案之事是否无妨电告《泰晤士报》，又予以否认。俄国公使似乎记得，路透社电讯中有海拉尔至瑷珲支线之事，系法伦许谈话时所泄露。该人关于变更路线似乎有种种方案，上述支线大概也是其中之一。

据来自其他方面的情报也不难推断，此次发生的如上情事，完全是在法伦许因锦瑷铁路问题搁浅而陷于苦闷烦恼之中所酝酿，并由布拉哈姆唆使怂恿所致。根据情报，上周法伦许从西伯利亚向总社寄出他的关于此事的方案，因而现有这个方案只不过是驻

外人员的计划而已。这里需要附带禀报恭请注意的是，据今日俄国公使与本官会晤时所谈，该公使在其本国逗留期间俄国财政大臣陈述意见称，对哈尔滨以西铁路俄国没有理由提出异议。这也许是俄国公使无意中泄露给本官的，不好推断，因此在与俄国政府应酬时，不应由我方谈及此事。可以看出，俄国财政大臣的意见在于，从洮南府到哈尔滨的线路乃是东清铁路的营养线，因此不仅认为没有妨碍，甚至还将予以欢迎。如系这样，上述法伦许提出的此类方案，最终难保不获得俄国赞同。该路线对我方是不利的，因而看来有必要伺机预先与俄国政府交换意见。

征诸法伦许的自我表白和俄国公使以及本馆情报，可以认为法伦许尚未就此次新计划与清国方面进行任何协商。特附带禀报，供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第496—497页

## 驻俄大使本野致小村外务大臣电

(1910. 10. 17　　第114号)

关于贵电第96号，10月17日同代理外交大臣面谈，关于本案，据该代理大臣收到的俄国驻清公使来电，法伦许往访俄国公使了解俄国对新计划的意向。该公使以自己的意见回答，俄国政府将予反对。该代理大臣谈称，如果反对旧案的理由对新案也同样存在，俄国政府也坚决反对新案，并准备提出恰克图线方案。另外，该代理大臣还露出这样口气，如清政府违反俄国意志给予此项特许，则采取报复手段。依愚见，有必要通过某种方法使清政府得知容许法伦许的要求对清政府是很危险的。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第498页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910. 10. 30　　第215号)

从《泰晤士报》的布拉哈姆到达此地以来同法伦许频繁往来的情况观察,可能是正在商量有关锦瑷铁路的某些事情,因而给予了充分的注意。最近闻知,由于法伦许恳切央求的结果,从视察满洲得到的印象而对我方作风持有某种意见的布拉哈姆,作为打开锦瑷铁路问题局面的对策,似想通过将锦瑷铁路改为锦州、海拉尔线,并从哈尔滨向瑷珲另辟一线的方案,来达到法伦许等人关于此事的宿愿,现正为使《泰晤士报》社对此予以援助而苦心奔走。另从有关方面闻知,前日该人曾就本案向总社发送了长篇意见书。此地消息灵通人士中间有人认为,《泰晤士报》社终将支持上述方案,最近莫里逊在"奥苏尔斯俱乐部"的演说,正是与布拉哈姆等人的策划相呼应的。总之,此事的策划者首先着手的是,通过有力的施加压力的运动,加强此事的气势。值得注意的是,德国的《东亚路透电讯》今天柏林电稿第一条就是关于此事的消息(未做任何评论,只载路线变更一事)。此地路透社通讯员昨夜发出电报,认为本计划颇属渺茫。不管怎样,锦瑷铁路问题已呈现出死灰复燃的状态。而且在线路变更的场合下,也看不出对俄国立场有何影响。对此,布拉哈姆做何估计,尚不详知,而此地迄今为止仍无具体地向俄国提出本案以征求其意见的迹象。此点会向俄国大使弄清的。布拉哈姆还将在此地逗留两周,但有消息说,也许最近来游,与美国驻日本大使及肯尼迪会晤,就此事进行商谈,亦未可知。为供参考,特此报告。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第495页

## 伊集院公使致小村外务大臣函

(1910.12.21　机密第173号)

保令公司代表罗德·法伦许为锦瑷铁路问题难以进展，长期以来陷于烦闷苦恼之境地，日前当《泰晤士报》社之布拉哈姆来游之际，鼓动该人，策划采用变更线路新案，以打开本案局面，一时大有死灰复燃之势，关于此事业已报告在案。尔来该人似专候司戴德之归来，后司戴德归来，据闻经商谈后，结果决定法伦许此时暂时返英，已于19日启程，经西伯利亚归国。

据闻，法伦许此次归国访问，预定往返期间为三个月，关于归国目的，该人等毫不掩饰，公开声称，系为锦瑷铁路事。彼等此举之动机，自不待言，盖多出自司戴德之怂恿，综合各方面情况加以揣测，其内情大致如下。盖彼等认为俄国之所以反对本铁路，主要因战略上关系，故在此前提下，拟变更线路，以消除俄国之不满；彼等仍认为倘利用如第218号电报所述之线路变更以推动俄国之方案，则不无成功之可能。司戴德等最近为达此目的所拟采取之有力手段，为将本铁路计划置于英、美、法、德四国财团之下，共同经营谋利；彼等认为，如此，则英国政府态度恐不复一如往昔，更有法德政府为后援，俄国政府终将不得不进行妥协。本使亦曾指出，司戴德于伦敦协商时将锦瑷铁路此一既得利益转让给财团一节即系出于上述之策略。但司氏自己对此一策略有几许信心，三国财团关于本铁路与彼能否诚挚交换意见，目前尚不无问题，不过司戴德等欲就其对锦瑷铁路之权利获得实际成效所应采取之手段，除上述方案外已别无他途，彼等自将倾注全力谋求此案之实现。此外，关于司戴德与法伦许之关系聊进一言。查法氏已早为司氏所巧妙笼络，陷于举止进退唯司氏之命是从之地步。然而，司氏目前处境有五千万美元借款之计划迫在眉睫，须待实施，已无暇顾及法伦许

关于锦瑷铁路之渴望与焦虑。尽管如此,老奸巨猾之司戴德,将其在欧美活动之效果及与四国财团之关系等向法伦许巧为游说,已大致为司氏奠定打开局面之基础,其次由于须将当地情况向公司详细申报,且今后在欧洲方面进行策动亦极重要,故始劝法伦许于当时暂返英国,以彼在彼处为此进行策动,而法伦许自身因先已取得布拉哈姆允予拥护之诺言,故对司氏之劝告立即表示同意。将上述情况视为事实真象,虽不免稍有臆测之嫌,但恐与事实相去不远。

原在当地英人间,对法伦许关于锦瑷铁路之处理方式有不同意见之人为数不鲜,而法氏却于焦虑成功之余,一任司戴德之所为。在英人中,认为将本问题酿成耸动世界视听之政治问题实属愚蠢而予以嗤笑者亦有人在。日前某英人在《京津泰晤士报》刊头揭露锦瑷铁路草合同内容(与本馆第70号往电所载相同);并列举在外务部、邮传部、度支部申请批准此项草合同之呈文中,载有本铁路建筑之目的在于牵制日俄两国之野心一段文字,载有草合同第五条规定美国享有材料供应之垄断一事;并对保令公司采取欺骗手段,进行宣传煽动,一似锦瑷铁路问题为门户开放原则之生死攸关问题,终使纯朴天真之英本国许多商会向议会及政府展开请愿运动一事,大肆攻击;使法伦许本人颜面亦遭受损伤。当时适值布拉哈姆由北京起程,此举对彼亦多少具有讽刺意味。此事为当时盛传一时之佳话。(据闻该人亦曾将此通讯寄与伦敦《每日邮报》,计划与本地同时进行揭露,《每日邮报》之所以未予刊载,恐系由于保令公司进行阻止活动所致。)如上所述,关于锦瑷铁路,保令公司及法伦许自身受到沉重打击;布拉哈姆关于本案亦与彼等大致相同。本使认为,彼等在今后卷土重来、重新活动之际,唯有竭力向各方面鼓吹煽动,主张本铁路问题并非只与司戴德及保令公司利益有关之问题,系涉及英国在清国企业之消长之公共问题,系涉及各国

利益之共同问题；彼等向即惯用新闻策略，法伦许返英后，恐将立即恢复此种活动。

目前司戴德、法伦许等似向社会吹嘘正与俄国探讨折中方案，另一方面司戴德根据伦敦协商，伺机向三国财团代表进行劝诱，使其参加本铁路。但当地俄国公使馆以及三国代表均对此表示极其冷淡之态度，据本使至今所见闻，三国代表对本问题起码尚毫无发生兴趣之迹象。据闻，日前13日司戴德与其他三国代表会晤(关于五十万美元借款事)〔“五十万”系“五千万”之误〕之际，曾以闲谈方式，谈及法伦许之返国，并谓“关于锦瑷铁路问题乞诸君鼎力支援，与诸君交谊甚笃之法伦许亦望诸多关照。”但其他代表均采取付诸一笑之态度，无人理睬，司戴德亦只得缄口无言。以上所述为目前美方所吹嘘之于各国财团正就锦瑷铁路进行协商之谣传之真象。

特此申报，谨供参考。

再者，日前布拉哈姆在本地与本使会谈时，亦曾谈及锦瑷铁路问题，本使谓，对法伦许之境遇与心情，深表同情；本人原拟与彼协作，诚挚相待，不料彼竟擅自与美国方面合作，并将我方密谈情况完全泄露与对方，此诚属有忝于英国贵绅之行为。本使实引以为不快。况保令公司复千方百计操纵报纸，对我方大肆诬蔑，此诚属背信弃义之行为。即使如此，我方仍体谅日英之友情以及保令公司之处境，主张尽量仍以协商之方针处理本铁路问题。并附带说明，以上所述，因涉及保令公司首脑及法伦许等人之人格，我方并未曾向任何人暴露此事，仅秘密告知布拉哈姆一人，意欲暗中使该人进行反省。特此附言。

本函抄件，为便利起见，由本馆秘密送交加藤驻英大使，聊供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第499—501页

## 驻俄大使本野致小村外务大臣电

(1911.5.7　第49号)

5月7日财政大臣来访本官，私下告知今晨与法伦许会谈情况，其要领如下:

法伦许首先就锦瑷铁路询问俄国的意向。对此，财政大臣回答，与日前回答司戴德时一样，表示断然不能同意。法伦许声称，自己计划修筑锦瑷铁路，只是为了通过向清国提供资金和材料获得利益，完全没有其他意思，因此，如有其他适当的铁路线，也可进行投资，就俄国政府来看，在锦瑷铁路以外，是否有适当线路。于是财政大臣问道，那么恰克图线如何？法伦许说因清政府在该线修筑上设置障碍，无论如何没有成功希望，因此他问道，俄国反对锦瑷铁路，修筑从哈尔滨到洮南府，从该府到北京的弧形路线，是否无妨碍呢？财政大臣声称，俄国政府并不反对，但此路线如无日本政府的同意毕竟难以实行。法伦许转换话题问道，让俄亚银行修筑齐齐哈尔至瑷珲铁路如何？财政大臣答称，该路线前几年曾准备令中东铁路修筑，但因清政府反对而未能实施。法伦许反问道，如果让清政府修筑此线，仍反对与否？该大臣回答，如清政府约定，线路由齐齐哈尔到墨尔根为止，并不供军用而完全作为经济铁路，则无其他意见。财政大臣详述上列情况后称，依本大臣来看，法伦许的态度虽不甚清楚，但修筑哈尔滨到洮南府的线路一事，并非完全难以实施，而且俄国政府对之又毫无反对理由；为把俄国政府关于该问题的意向明白地告知日本政府，私下谈谈同法伦许谈话的要领。对此，本官对他的好意表示感谢。

日本外务省档案胶卷，P11，P.VM 2，第3515—3517页

## 驻俄大使本野致小村外务大臣电

(1911.8.20　　第102号)

关于贵电第89号，8月19日会见代理外交大臣，就您指示之事进行询问，他答以俄国政府已回答法伦许，关于哈尔滨至洮南府线路的修筑，以轨道与俄国铁路相同，及俄国政府对该铁路行使某种支配权为条件，没有异议，并未附加所谓不供军用的条件；其次，关于洮南府以南部分，在了解有关细节之前，保留发表任何意见，未做明确回答；而且以上两个问题，均以日本政府的同意为条件。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3521页

## 外务大臣致驻英大使加藤电

(1911.8.21　　第112号)

关于贵电170号

关于本案，为了慎重起见已令驻俄大使弄清俄国政府的态度，结果如该大使102号电报所述，与法伦许提出的多少有些不同，不仅如此，清政府也计划修筑这一铁路；同时，对俄国政府提出的条件同意与否尚属不明，而且，该铁路对帝国政府来说，完全属于新奇的计划，在确定这方面有关意见上，有必要很好地调查实地情况，因此，现在还不是帝国政府就本案阐述意见的时机，考虑到这一点，请贵官将上述精神告知英国当局。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3522页

## 林外务大臣致驻俄大使本野电

(1911.9.19　　第117号)

关于贵电120号

往电115号我方准备询问一节，在俄国政府的回答未确定之

前，希望暗示我方意思，但贵官意见如认为目前不是时机，可由贵官酌情处理。关于贵电后一段所述之事，帝国政府目前正在专门研究之中，尚未做出任何决定。但关于轨道，如按俄国主张止于哈尔滨、伯都纳间，说不定我方将以要求修筑我铁路的联络线为前提，同意修筑哈尔滨洮南府间铁路。而这些轨道，估计在明确俄国政府要求到什么程度后才能决定。特请知照。

锦瑷铁路的修筑，因日俄两国的反对终于陷入不能进行的局面。但该路有关人士法伦许又提出修筑齐齐哈尔至墨尔根铁路，和哈尔滨经洮南府至北京铁路，并于今年5月亲赴俄都了解俄国当局人士的意向，接着8月通过英国政府要了解帝国政府关于该铁路修筑计划的意向。俄国政府关于此案的真意是：据从英国方面了解，对齐齐哈尔墨尔根间铁路，以不供军用和轨距与俄国铁路一致为条件表示同意，其次对哈尔滨、洮南府、北京间的铁路似乎并未提出别的条件；但据驻俄大使从俄国当局了解，俄国政府回答法伦许，关于齐齐哈尔、墨尔根间铁路以不供军用而完全充作经济铁路为条件，关于哈尔滨至洮南府铁路以轨距与俄国铁路一致和俄国政府对该铁路行使某种管理权为条件，对两路的修筑均无异议；关于洮南府以南线路，在修筑细目提出之前保留发表意见；而且，哈尔滨洮南府北京间铁路以帝国政府的同意为条件。这样，两种说法有矛盾之处。目前帝国政府尚未向俄国政府明确这一问题，相信不久会了解其真相。

该计划现在只是日英俄之间这样非正式的商议，但早晚必将看到帝国政府有必要表示确定的意见，有鉴于此，现在需要就此进行调查以决定我们的意见。关于本案，据我们调查，齐齐哈尔至墨尔根间铁路，全部在俄国势力范围之内，而且与我方无重大利害关关，因此，帝国政府对修筑此路，没有必要提出异议；但哈尔滨、洮南府、北京间铁路，系在军事及经济上与我有重要关系的铁路，尽

量使其取消修筑对我方来说是有利的。因此，帝国政府根据上述方针，尽量采取各种措施是适宜的。然而，今后由于形势的变化，也许无法单单采取这种阻止的态度。在这种情况下，看来帝国政府以如下条件同意该铁路的修筑是适宜的。

一、伯都纳〔扶余〕以西属于我方势力范围，因而尽量使俄国撤回伯都纳、洮南府轨距与俄国铁路一致的要求，而使伯都纳以西的轨距与我国一致；

二、使清国修筑从南满铁路的一站经郑家屯至洮南府的一线，但与南满铁路的连接点及线路修筑方法以及其他等等，让清政府与我们协商；

三、洮南府以南铁路的修筑，在接到具体成案后，再发表意见。

日本外务省档案胶卷，P11，P. V. M2，第3534—3537页

## 驻俄大使本野致林外务大臣电

(1911.9.27　　第126号)

俄国外交部将关于第117号前电中之满洲铁路一案于本月21日致英国政府之复函秘密抄送前来，其要点如下：

（一）俄国政府为同意齐齐哈尔、墨尔根铁路之修筑，提出关于铁路轨距及保证不使用于军事目的等附加条件，但此事只限于本铁路。

（二）关于哈尔滨、洮南府铁路及延长至北京的铁路，如离开其修筑条件的详细内容而不加以深思熟虑，固不能提出任何确切的回答，但俄国政府最关心之点系该铁路通过何处。

（三）俄国政府对在中东铁路势力范围内之铁路修筑计划，一般表示如下意见：

（1）对诸如锦瑷铁路等铁路干线计划，概不欢迎，因其危

及中东铁路利益，其目的又主要在于政治和军事方面而非商业方面；

（2）与此相反，完全欢迎在北满修筑可培植中东铁路的铁路计划。

日本外务省档案胶卷，P11，P. V. M2，第3538—3539页

## 驻清公使山座致牧野外务大臣电

（1913. 10. 29　第937号）

法伦许来访，就满蒙铁路问题申述如下：

此次日本与中国约定的满蒙铁路中，据闻有洮南至热河一线。原来1909年10月在奉天签订的预备合同中规定，锦州、洮南、瑷珲铁路用美国资金修筑，由保令公司承包工程，翌年经上奏批准，细节日后商定，同年5月细节也已决定。这样，英美有关方面对该铁路的权利便成为确定的事实。但因当时日俄两国持有异议，诺克斯提出满洲铁路中立的建议，此后便搁置起来，不过契约效力依然存在。今年4月美国银行团退出六国银行团时，曾由麦克唐纳通知中国政府，美国银行团仍保留其既得权利，并以广益公司为此项权利的代表者。此次传闻日本获得的权利，即洮热线可能与上述线路的区间一致，因而有发生利害冲突之忧。广益公司的代表已打电报给美国资本家，现在美国行政部门下属的美国财团对本件采取何种态度，尚难逆料。担心的是，不仅美国人出乎意料地提出何种要求，英国方面的保令是个性急的老人，我本人如仓卒汇报，也说不定会采取某种措施，这样又将以徒劳而告终。因此，没有拍电通报。日中协定的详细内容虽不了解，但无疑地对该铁路持有支配权。在资金方面，只是日本财力可能有困难，自然会出现需求国外资金的情况。届时，尚希双方预先很好进行商谈。对此，本使答称：洮热线的路线尚未确定，但对该人的谈话内容将给予

考虑。

几乎与此同时，广益公司代表询问永野，拟就洮热线问题同日本接洽，但究竟与何人接洽合适却不清楚，是否无妨与小田切洽谈。永野答称，报纸所传满蒙铁路一事不正确；总之，日中当局关于洮热线也许已达成谅解，线路等事尚在研究讨论之中，在该问题上，小田切并非处于可代表我方进行交涉的地位。该人申述了与法伦许谈话前半段相同的内容，声称，本人尚未从本国财团接到任何指示，其态度如何还不了解；不管怎样，美国财团拥有权利一事，想提醒日本方面注意。永野简单答称，美国拥有的所谓权利是否与日本权利冲突是另外问题，如果要提醒注意的话，是否向中国方面询问。特此匆忙电禀。

日本外务省档案胶卷，PII，P.V.M2，第3572—3575页

## 中国政府致保令公司函

(1914.7.25)

保令有限公司代表法伦许阁下：

敬启者，本总长特荣幸地通知阁下，中华民国政府同意因不履行该政府与贵公司间以前就锦瑷铁路之修筑与设备所缔结之全部契约给予充分赔偿，愿对贵公司支付相当于修筑与设备沙常、长兴铁路所需实际费用之五厘赔款。支付本赔款后，中国政府对保令公司就锦州至瑷珲之计划铁路所负之一切债务即完全解除。

上述五厘钱款应根据中国政府与保令公司于本日就沙常、长兴铁路之资金筹措及修筑所订之契约第二十一条中所限定之该铁路实际费用进行计算，其实际费用中包括将由海外输入材料所需之费用。

双方应就以其他铁路代沙兴铁路或其某一部分时，对被代铁路之修筑及设备所需之实际费用亦须按上述同一方法支付五厘赔

款一事进行协定。

交通总长　梁敦彦(署名)
财政总长　周自齐(署名)　敬上

于北京

1914 年 7 月 25 日

日本外务省档案胶卷,PII, P. V. M2, 第 3592—3593 页

编者注:保令公司的复函,文字相同,从略。《沙兴铁路借款合同》见《中外旧约章汇编》,第2册,第 1045—1063 页。

## 锦瑷铁路问题经过概要

(1921.8　外务省)

明治 40 年 8 月,帝国政府获悉当时清政府计划将关外铁路由新民屯延至法库门的消息后,向清政府提出警告,指出此事违背明治 38 年 12 月北京会议议事录所载中国代表的誓约,当时中国代表曾同意,清政府为了保护南满铁路利益,在该路收回以前不在该路附近修筑与其平行的干线或危害其利益的支线。在当年 10 月和 11 月曾一再发出同样的警告。然而清政府毫无醒悟,当年 11 月竟与英国保令公司签订关外铁路新民、法库门间延长工程承包合同。因此,帝国政府于明治 41 年 1 月向清政府提出严重抗议。当时英国政府认为我方主张正当,采取不支持工程承包者的方针。但是,以牛庄商业会议所〔即营口外侨商会〕为首的在华英人却一再掀起反对浪潮。但我国政府从保护在满军事和经济利益出发,继续坚持强硬态度进行交涉。

明治 41 年 9 月,在决定解决满洲各项悬案的方针时,帝国政府认为,多少缓和一下对该铁路的主张,与清国达成协定,使清国在准备修筑新民至法库门铁路时预先同我国协商是有利的。经过交涉,结果在明治 42 年 9 月的东省五案条款第一条中,使清国同

意了这一点。

明治42年6月，法库门铁路有关者罗德·法伦许面会驻华公使伊集院时，在谈话中涉及到法库门铁路问题。法伦许提议，日本政府如对法库门铁路无考虑余地，能否考虑锦州至齐齐哈尔铁路；如果我国同意，法伦许表示他本人可亲自活动清国，作为法库门铁路的代偿，参与锦齐铁路工程，此即所谓锦齐铁路问题的发端。以后，这个问题又一变而为锦瑷铁路问题，经过如下：

根据上述法伦许的提议和各方面情报，清国似有修筑从锦州至齐齐哈尔铁路的计划。由于该铁路与我军事和经济有重大关系，帝国政府经慎重考虑，于明治42年7月13日阁议做出如下决定：

我方对修筑锦齐铁路既缺乏拒绝的正当理由，又将为拒绝而遭受重大损失。因此，向清政府提出，现在如能约定：

一、清政府放弃修筑法库门铁路；

二、清国修筑锦齐铁路在资金、技师方面需要外国援助时，日本亦须与外国同样参加，则帝国政府对锦齐铁路的修筑亦无异议。

此外，虽然希望从南满铁路的一站起向西北修筑一条与锦齐铁路连结的铁路，但如认为，现在向清政府提出这一问题，有可能给锦齐铁路带来麻烦，则可于日后向清政府通告此项旨意。

由于当初有过对话，驻华公使伊集院会见了法伦许，根据阁议决定精神告知帝国政府的意图所在，并表示希望对方同我方合作共同对该案采取措施。法伦许答称，值此日中两国许多案件悬而未决之际，如果采取由本人同日本发生联系而进行活动的方式，恐怕反而有可能使清国当局与美国财团发生联系，因此，请将该案暂委本人一手办理。对此，伊集院公使提请其注意说，日本迟早必将就该路计划向清政府提出某种意见，届时不希望看到类似法库门铁路那样的纠纷发生，为了使该案顺利进行，希劝告清政府今后在

适当时期务须预与我方协商。法伦许当即对此表示谅解，但他希望对同我方的合作暂行保密，待对清国方面的活动有了进展后，再协商合作问题，同时他还吐露并无意同美国资本家合作。

另一方面，驻英大使加藤得悉，由于南满贷款团列基的斡旋，保令公司有意就锦齐铁路问题同我方协作，8月17日遂令山座参事官会见保令。保令明确表示，对于放弃法库门铁路和修筑锦齐铁路同日本实业家合作并无异议，但如这两件事均由保令直接向清国提议而伤害清国感情，则反为不美，因此决定由日本向清政府活动，使该国政府提出。这样，保令不但可以明确回答无条件放弃法库门铁路，而且在锦齐铁路问题上也可站在日清两国之间尽力设法实现日本的希望。此外，保令还谈到，因有意同日本方面合作进行这一事业，日前虽有美国人前来接洽，但丝毫无意同他们合作。

8月20日加藤大使应邀会见英国外交大臣葛雷。该大臣谈称，鉴于在满洲铁路问题上保令的利益与日本政府的主张相冲突的这种不当局面，曾召见其本人说明避免同日本政府发生冲突以达到合作目的的重要性；但据该人答称，关于本案已同山座参事官进行交涉，是否属实？加藤大使当即详细说明了关于锦齐铁路问题，伊集院同法伦许之间的往来，和保令同山座之间的交涉情况；同时谈称，关于本案因保令表面上处于旁观者的地位，因而当中日两国不得不开始交涉时，采取由日本政府提议的办法将是有困难的。外交大臣表示，可电示英驻华公使同日驻华公使伊集院协商，然后尽可能策动由清国先行提议。

据列基透露，外交大臣与加藤大使会见后，曾召见保令告以应与日本合作以解决锦齐铁路问题，英国政府亦可给以充分的援助。保令欣然同意，遂立即致电法伦许，指示其应按上述精神努力进行。

英国驻华公使朱尔典根据本国政府指示，同伊集院公使进行了会谈，决定将此项交涉放在南满悬案〔指东省五案交涉〕谈判结束后进行，并商妥其间由朱尔典试探清国意向。但至9月7日，葛雷外交大臣对加藤大使谈称：关于锦齐铁路问题业已训令朱尔典公使，经该公使试探清国意图的结果，清国表示无意同日本合作，因而英国政府不欲再做任何进一步的努力，但今后如再遇到这个问题时，当可以同样精神劝说清国。

正当我国就锦瑷铁路问题主要同英国外交大臣及保令公司进行交涉期间，法伦许一反前言同美国的司戴德接近起来，明治42年10月2日两人终于合作并同奉天总督锡良签订了锦州至瑷珲铁路修筑与借款预备合同。

该预备合同是作为明治41年司戴德与当时奉天总督〔巡抚〕唐绍仪签订的二千万元临时借款契约的继续而订立的。在此以前，明治41年保令公司获得修筑法库门铁路权利时，美国铁道大王哈里曼为了利用该铁路作为他的环球交通计划的一部分，曾经让司戴德策划与该公司合作，但因当时遇到美国大危机而归于失败。接着，在签订上述锦瑷铁路预备合同时，哈里曼出于同样目的，也曾试图把齐齐哈尔至瑷珲铁路的修筑计划合并在内，希望同该公司合作，因而积极斡旋该预备合同的成立。这些情况可以说明，两者关系相当深远，在签订锦瑷铁路预备合同上实现合作，并非偶然。

关于法伦许不顾过去同日本达成的谅解，而与过去曾称之为最可怕的竞争者——美国携起手来的原因，综合当时在北京的列基所探听到的情况，如下：

一、同日本合作终难取得清国的同意，而且如让日本参加该路，俄国也势必要求同样权利，这样事业将更加难以成功，因此莫如作为英国的企业。

二、日本既然提出参加本企业的要求，就不应该再有何种理

由抗议修筑该路，而且日本反对该路主要是从军事观点出发的，因而只要英美两国政府提出该路不供军用的书面保证，即可免除日本的阻挠(法伦许显然把同我方谈话内容透露给了司戴德)。

三、莫里逊及一部分英国驻华公使馆官员认为，日本虽然在解决悬案方面获得了一定的成功，但同时也深深地损害了中国官民的感情，如与日本合作绝非是成功之路。他们还对当时日本在外交上的成功心怀嫉妒。法伦许盲目听从了这些说法。

以后，司戴德为了取得清政府的批准而感到焦虑，同奉天总督相呼应，曾经大肆进行活动。但是，当时清国不仅对日本的意图有所顾忌，并且对计划本身也不感兴趣，勿宁说是持反对态度，因此，除非施加外交压力，英美两国的目的似乎一时无法达到。

10 月 21 日，山座参事官会晤保令时，保令扼要说明预备合同签订情况后，表示他本人仍同从前一样同意与日本合作。山座参事官当即指责其一反前言转而与美国合作以及对伊集院公使进行隐瞒的错误做法。保令解释称，因同年唐绍仪曾与在华美人有过某种约定，这次的合同系该约定的继续，实无可厚非；法伦许之所以对我方保密，是为了使事情易于成功。他重申，虽然尚不了解美国人和中国的意向，但本人仍同意尽量与日本资本家合作。

11 月 26 日加藤大使面会英国外交大臣。英国外交大臣谈称：大约在三周以前美国大使来访，提出拟请英国政府日后协助，以取得清政府对锦齐铁路的许可，本人当即表示，在经营清国铁路方面，愿意美英两国合作，但关于锦瑷铁路，因本人业经同意日本也可加入，故拟保留日本一旦正式提出参加即可表示赞同的自由。但以上谈话，其本意并非是促使帝国政府下决心，只不过是供我方参考，而善意地把事情经过透露给我们而已。对此，帝国政府遂电令加藤大使，对英国政府的好意表示感谢，并申明：帝国政府丝毫无意阻挠有利于满洲开发的事业，但该铁路计划如能见诸事实，则对

我南满铁路将发生重大影响，因此帝国政府不但不能采取漠不关心的旁观态度，而且还要参加该项计划，以便圆满地协调双方利益；另外，在适当时机还准备同美国政府进行会谈。

12月2日山座参事官再次访晤保令公司的布拉温，就预备合同问题提出详细质问。但布氏一方面对我方质问始终采取暧昧态度，另一方面却希望具体了解日本的要求。12月16日英国外交大臣又邀请会见加藤大使，私下告知大使，该大臣去外地出差期间，外交副大臣从《泰晤士报》记者契罗尔处得悉，最近即将在该报刊载关于锦齐铁路的消息，并谈到，如果这样，美国大使必将再次来访，本人考虑仍按以前的精神回答，但估计一定要谈到日本参加程度的问题，因而日本须急速预先准备答案。

然而，当时我方无意采取积极态度主动提出关于加入的希望条件。伊集院也一再来电建议采取消极态度。因此，帝国政府只字未提我方希望条件。

明治42年12月18日美国驻日大使欧卜伦照会小村外务大臣，声称清国同英美资本家业已签订关于锦瑷铁路的筹资和修筑的预备合同，美国就日本及其他第三国参加问题将努力取得清国的同意，劝诱日本参加，并提出了所谓满洲铁路中立的建议。

日俄两国就满洲铁路中立和参加锦瑷铁路两个问题，无隔阂地交换了意见，并决定回答美国时互相保持协调。对于美国劝诱参加锦瑷铁路计划一事，日俄两国的回答要点如下：

日本回答内容

关于锦州、瑷珲间铁路计划问题，已接到美国的恳切通知。帝国政府深表谢意。帝国政府原则上愿同其他有关各国共同参加该企业，但因这一问题与贵函（美国驻日大使来函）的主要内容显然有所不同，故拟待得悉必要的细节之后，再作考虑。

俄国回答内容

这里必须申明，我们认为锦州、齐齐哈尔、瑷珲间铁路修筑计划对我国具有极其重大的利害关系。该计划一旦实现，将从南部地区向东清铁路以至瑷珲附近的俄国领土开辟一条通路，这是战略上和政治上不容忽视的事实。同时，该铁路修筑后，将使蒙古东部和满洲北部东清铁路现状发生显著变化。帝国政府在了解将要决定的有关该企业的根本基础之前，不能全面考虑这种计划，并决定相应的态度。因此，帝国政府申明，原则上同意开始该问题的详细调查工作，希在适当时机得到有关基本内容的通报，然后再对本案进行仔细研究，表明对该计划及加入问题的明确态度。

司戴德为了获得清政府对锦瑷铁路的认可曾经苦心奔走，但由于当时清国顾虑日本的意见，并对计划本身不感兴趣，采取反对态度，难于得到效果，以致陷入停顿状态。毫无疑问，司戴德一派欲以满洲铁路中立为诱饵，促进锦瑷铁路问题的解决。外间传称，在美国提出邀请参加锦瑷铁路计划和满洲铁路中立建议时，清国已决定同意锦瑷铁路借款合同。果然，〔明治〕43 年 1 月经上奏裁可，细则决定日后商定。此项细则以后也在同年 5 月确定。但是，所有这些详情，当时外间均不得而知，直到大正 2 年 11 月，通过司戴德给珍田驻美大使的信件，才真相大白。

明治 43 年 1 月 28 日，伊集院公使奉帝国政府训令，将载有帝国政府对美国建议的回答内容的备忘录送向外务部尚书梁敦彦，同时警告清政府：锦瑷铁路与我方有密切的利害关系，清政府在作出最后决定之前必须同我方进行协商，一旦不顾我方利益不经协商即允准该项铁路计划，对清国则难保不发生危险后果。并指出，清政府最近就本案所采取的处理态度实难使我方满意。梁谈称，日本政府如对该项计划有何要求，清政府考虑无妨进行协商，希尽

速提出希望内容。

另外，俄国驻华公使也根据本国政府指示，采取与帝国同样的措施，梁也愿了解俄国希望的要点。

俄国鉴于北京方面事态颇为紧迫，无暇同我方进行协商，即令该国驻美大使要求美国政府在合同签字前同俄国协商本案。据说，俄国所持方针是，进一步从美国得到情况比较详细的通知后，再提出条件。

然而，帝国政府与俄国政府的立场稍有不同，认为最紧要的是尽快向清政府提出我方的加入条件。因此，取得俄国谅解后，饬伊集院公使向清政府提出如下要求。该公使根据帝国政府的旨意拟妥备忘录，于2月14日送交梁敦彦。

帝国政府虽认为锦瑷铁路的修筑对南满铁路的利益有重大关系，但考虑到清国修筑该铁路的目的在于开发满洲和蒙古地区。现以如下条件赞同该铁路的修筑并参加之:

一、日本须参加修筑该路所需要的资金贷放、材料供应和工程承包，但参加程度和方法同有关各国协商后再行决定;

二、清国为了使锦瑷和南满铁路连接起来，日后须修筑一条从锦瑷铁路的一站起向东南到达南满铁路的线路。

该线路的修筑方法和上述联络线，尽管对南满铁路的利益有重大关系，我方仍特别赞同修筑锦瑷铁路，是因为预计该铁路从锦州起经洮南府向北前进，与南满铁路相距较远。因此，倘如该铁路变更路线，尚须同帝国政府重新协商。

明治43年2月26日俄国驻日大使访问了小村外务大臣，就锦瑷铁路的线路变更问题，提出如下口头建议，征求帝国的意见。

关于锦瑷铁路问题，俄国政府经仔细研究后，认为最妥当的方案，要点如下:

锦瑷铁路如按其发起人的计划进行，将给俄国经济上和

军事上的利益带来极其有害的后果。

早在1899年清政府曾和俄国约定，如修筑北京以北的铁路，不使用俄国以外的一切外资。但是，如果外国银行团计划修筑的此种铁路，对俄国领域无任何危害，又不违害俄国在满洲的铁路利益，在这种特殊情况下，俄国可不表示反对。同时，俄国政府认为，各国之提供资金，最终还是以最有利地投资为目的，而没有理由支持清国损害日俄两国当前利益的态度。因此，可以预计，以同样有利并较少危害第三国利益的计划代替锦瑷铁路，各国银行团是不会有异议的。从此种见地出发，俄国向清政府及英美资本家集团提出代替锦瑷铁路修筑另一条线路的方案，即从张家口至库伦然后再向北抵达俄国国境恰克图的路线。

这一铁路计划已是长期悬案，无论清国还是与清国铁路问题有利害关系的外国资本家，都曾经对之寄与希望，只是由于当时该线与西伯利亚线的联络上发生了问题而未实现。时至今日，俄国将不反对此种联络，为此，俄国政府拟修筑一条将恰克图和贝加尔线某车站连结起来的线路。在这种情况下，修筑经由库伦的张恰线，由俄国提供库伦至恰克图区段的修筑资金，以作为俄国参加投资部分，是公平合理的。

本来锦瑷铁路对日俄两国利益，尽管程度不同，都有影响，因此，希望日本政府赞同上述方案。

帝国政府对上述提案进行了慎重的考虑，结果认为，对帝国既有一利又有一害。这就是，取消锦瑷铁路有助于在满洲地区排除各国势力；但是修筑张家口、恰克图铁路，一方面将俄国势力引入华北，另方面在欧亚交通的联络上对南满铁路难免没有不利影响。然而，恰克图铁路已经是多年的问题，很明显，迟早必将成为事实。因此，趁此次俄国政府提议之机，对该铁路的修筑表示赞同，使锦

瑷铁路计划得以中止，努力确保满洲的事态，与此同时，我国也和各国一样加入恰克图铁路，以缓和该铁路对我方的坏影响，乃是上策。因此，阁议决定，不反对俄国的提案，在不损伤我国原来态度的条件下赞同锦瑷铁路。3 月 4 日向俄国驻日大使做了如下回答：

> 帝国政府慎重地考虑了俄国政府关于修筑张恰铁路的提案。帝国政府在谅解俄国对这一问题的立场的同时，认为该提案旨在废除锦瑷铁路修建计划，代之以各国共同经营的张恰铁路，因而不仅不反对该提案，并在不损害帝国政府过去对锦瑷铁路的态度的范围内，毫不犹豫地予以友好的支持。此外，帝国政府希望，将来日本提议修建一条由南满铁路某站至张恰铁路的线路时，俄国政府应予同意。

英国政府也接到俄国的同样建议，因而首先征求了我方意见，及至明确了我方上述基本赞同的态度后，也表示了赞同。

对俄国的新提议，美国政府于同年 5 月通过俄国驻美大使以备忘录回答：美国主张根据门户开放、机会均等原则和条约上的权利，在满蒙地区，援助本国国民从清国取得企业有正当理由，同时，对俄国的新提议虽不强行反对，但仍希俄国对锦瑷铁路计划进行考虑。

对锦瑷铁路计划，俄国的新提案事实上是表示反对，日本对新提案也表示支持，因而遭到挫折。但是，司戴德不甘心失败，明治 43 年 6 月他前往俄京，顽强地劝说俄国当局，但俄国当局断然表示反对，使司戴德的努力化为泡影。

然而同年 9 月，因计划受挫而正在苦恼的法伦许，借《泰晤士报》社的布拉哈姆旅行北京的机会，与该人谈妥，决定提出变更路线的新方案，以期打开局面。另方面，俄国公使也制订了从齐齐哈尔到墨尔根〔嫩江〕和从哈尔滨经洮南府到北京的铁路修筑方案。法伦许于明治 44 年 5 月亲往俄京征求政府意见，旋于 8 月前往伦

敦，拟通过英国政府征求帝国政府对该铁路修筑计划的意见。据英国方面传称，俄国政府的意图是：齐齐哈尔至墨尔根铁路须以不充军用和轨距同于俄国铁路为条件方能同意；对哈尔滨、洮南府、北京间铁路似乎并未提出条件。但据本野驻俄大使从俄国当局获悉，俄国政府对法伦许答称，齐齐哈尔至墨尔根铁路如以不供军用完全用于经济为条件，哈尔滨至洮南府铁路如以轨距同于俄国铁路并由俄国政府对该铁路行使某种管理权为条件，均不反对修筑。洮南府以南线路，在有关修筑细节未提出之前，保留发表意见，未做明确回答。另外，哈尔滨、洮南府、北京间铁路须以帝国政府同意为条件。总之，两者说法颇不一致，帝国政府一时难于决定态度。后经英国政府再次征询俄国政府意见，俄国政府始于明治 44 年 9 月 21 日做了如下回答：

一、为同意修筑齐齐哈尔至墨尔根铁路，俄国所附加的条件，即关于轨距和不供军用的保证等，仅适用于该路；

二、哈尔滨至洮南府及其向北京方面延长一事，在详知其修筑条件和细致研究之前，不能做任何明确答复，俄国政府最重视之点在于该路通过哪些地方；

三、关于在中东铁路势力范围内修建铁路问题，俄国政府拟表明态度如下：

1. 如同锦瑷铁路那样危害东清铁路利益，并且，与其说是商业目的，莫如说是军事政治目的的干线修筑计划，均不欢迎；

2. 可成为中东铁路营养线的北满铁路修筑计划，均在欢迎之列。

帝国政府内部对上述新提案也决定了自己的态度，但未等表态，该提案即销声敛迹。俄国的代替方案也陷入同一命运。至此，明治 42 年以来的悬案锦瑷铁路问题未获任何结果而归于消失。

如上所述，锦瑷铁路计划几经周折之后，终于失败。但是，关于该项合同的效力多少还有些疑义。

大正 2 年 10 月法伦许访问山座驻华公使时声称：此次日本与中国约定的满蒙铁路中，据闻有洮南至热河一线。原来 1909 年10 月在奉天签订的预备合同中规定的锦州、洮南至瑷珲铁路，系以美国资本修筑，由保令公司承担此项工程，翌年上奏批准（当时决定细目日后确定），继而 5 月又确定了细目，这样英美有关方面对该铁路的权利便成了确定的事实，合同的效力仍然有效。今年（大正 2 年）4 月美国银行团退出六国银行团时曾由麦克唐纳通知中国政府，美国银行团仍旧保持其所取得的权利，并以广益公司〔International Banking Corporation〕作为此项利益的代表者。此次传闻日本所获得的权利，即洮热线概与上述路线的区间一致，因而令人担忧是否会发生利害冲突，故应事先进行商议。由此可见，该合同效力是否存在是有些疑问的。中国政府是否同意了上述麦克唐纳的通告？如有得力材料说明，当然可以确定这个问题，然而当时中国究竟是怎样处理的却不得而知。此外，特别值得注意的是，大正 9 年 5 月组织新银行团时，向美国银行团提供的各项权利中，发表有锦瑷铁路。

在这个问题进行过程中，日俄两国均不详知锦瑷铁路借款合同的内容。大正 2 年 11 月，因涉及洮热铁路问题，司戴德致函珍田大使，并供该大使私下参考还附寄 1909 年（明治 42 年）10 月 2 日奉天督抚同司戴德与保令公司代表签订的、并于 1910 年 4 月26 日经上奏批准的预备合同、1910 年 4 月 26 日议定的该合同草案、奉天总督及巡抚关于该草案应作为确定成案从速上奏批准签订实行的信件、关于作为该合同签订条件的锦瑷线附近两煤矿的合办事业和筑港事业的往返文件，等等。从此才明了其内容。

日本外务省档案胶卷，P10，P.V.M2，第 2752—2795 页

# 四、日俄联合反对美国提出的满洲铁路中立化计划

## 美国驻英大使致英国照会

(1909.11.6)

依据一个已经签订并经一个尚未公布的御旨批准的协定，美英两国资本家将合作投资建筑锦州、齐齐哈尔、瑷珲铁路。该协定既已签订，美国政府准备同英国政府在外交上诚意合作予以支持及方便，因为此事对于中国的进步与商业发展都是很重要的。

美国政府赞同有关国家最后在适当范围内参加该协定，假如中国政府同意这样做，并且这些国家拥护商业机会均等原则及维持中国完整的话。

不过，在进一步拟定具体办法以前，美国政府请英国政府对下述更广泛的代替计划加以考虑：

第一、确保中国在满洲享受政治权利不受侵扰，并在门户开放和商业机会均等政策实施下促进满洲发展的最有效方法，也许就是将满洲所有公路铁路，依照一个计划，置于一个经济的科学的公正的管理机关之下。根据这个计划，铁路所有权属于中国，而由愿意参加的有关国家提供款项。这种借款期限应当相当长，以便如期偿还，并且其条件应使其能够吸引银行家和投资者。该计划应规定，参加投资国家的国民应在借款期间监督铁路，有关政府在借款期内并应在彼此平等基础上，享有对其国民及材料的照例优先权。

该计划之实施，自需中国与日本以及俄国的合作，因为日本是

满洲现有铁路的享有继承的国家，俄国是让步的国家。英美两国依据关于锦瑷铁路的现有契约享有特权，所以亦应参加。

很显然该计划对日俄是有利的。两国都诚心愿意保护在满洲的门户开放机会均等政策，并愿保证中国主权完整无损。他们可望并欢迎有一个机会把过去为了保护其本国商业及其他利益而负担的个别义务、责任与费用，移交给一个由各国、包括它们自己，依据利益大小联合担任的公正机构。美国政府有理由希望俄国对这种计划予以善意的考虑，并有理由相信美国资本是可以参加的。

第二、如果这个建议不能全部实现，则可由英美两国对锦瑷铁路计划，在外交上予以支持，并邀请赞同满洲完全在商业上中立化的有关国家，共同参加投资建筑该路及将来商业发展所需要的其他铁路，同时贷款给中国，以赎回愿归入这一系统的现有铁路。这样，即使所希望的目的不能达到，至少也相去不远了。

美国政府希望上述建议所包含的原则，可得到英国政府采纳。这个原则又为另一理由所支持，即该计划的完成可以避免银行家同中国政府不受管束的直接谈判所产生的不快，并可在中国造成巨大共同利益，便利合作，而使财政货币的问题简单化——财政货币的改革目前已受到大清帝国政府的密切注意。

《美国对外关系》，1910，第234页

## 美国驻日大使致小村外务大臣函

(1909.12.18)

敬启者　关于锦瑷铁路借款与修筑预备协定业已签订，兹特根据我国政府指示通知此事。此项计划原是由英美两国主动发起进行的，关于日本以及其他众所周知的在清国坚持贸易机会均等原则和领土完整政策的有关各国参加本案问题，本使奉我国政府指示特向阁下保证：为取得清国的同意，美国政府不论何时均将尽

力进而同英国进行协商。同时，本使一并奉告，日本帝国政府参加本案之事，我国政府是欢迎的。

此外，美国政府还在考虑一项广泛而又关系重大的计划。我们认为，为了使清国能够稳妥地享受在满洲的一切政治权利，并能实际实行门户开放机会均等主义，以发展该地方，必须通过适当的协定把满洲所有铁路归还清国所有，并把这些铁路归并到一个经济、科学而又公正的管理体系之下，为此所需资金，采取适当方法按照适当比例，由希望参加的各国筹措，相信这将是最有效的办法。

该借款期限应以确能偿还为度；借款条件也应达到足以吸引投资的程度；主要有关者在借款被偿还以前拥有监视铁路的修筑和运用的权利；有关各国政府在这个期间内对各该国民在材料供应方面亦可照例赋与优先权，该优先权当然须在各有关方面平衡的基础上予以确定。

对满洲现有铁路拥有回收权或专利权的，即有利害关系的是清、日、俄三国，因此在实行此项计划上需要这些国家合作；同时，通过现存的关于锦瑷铁路修筑合同而取得了特殊利益的英美两国的同意和协力也是必要的。

美国政府认为该计划对日俄两国颇为有利。这是因为，两国均以诚意拥护满洲开放和机会均等主义，并希望清国确保其领土主权，因此为了免除两国在保护商业及其他利益方面一向所负担的义务、责任和经费，同时把烦琐而苛刻的重负由合作的各国共同合理分担，相信这种做法会为两国所欢迎。

美国政府希望，俄国方面将善意地考虑上述计划，同时相信在财政方面也能够期待美国人参加。以上概述的建议万一不便全部实施，则采用较小规模的计划亦无不可。即英美两国就锦瑷铁路协定诱导不反对满洲商业中立的有关国家，在各国共同合作之下，

参加投资修建锦瑷铁路及将来商业发达所需要的其他铁路；同时，现有铁路如有可供列入本铁路系统中者，则由有关各国贷款给清国以便赎回。这一建议虽与第一建议略有不同，但我们深信纵然不是全部，也大体上达到了预期目的。

上述两项提案也可在下述理由中找到充分根据，即可以避免由于清国政府同银行业者进行任意的直接交涉而轻易发生的纠纷，并可以均沾清国的物质利益，从而导致各国共同合作；以便易于解决清国正在热心考虑的外交及币制改革问题。因此，美国政府诚恳希望日本帝国政府能同意本案的精神。

据闻贵国政府曾经考虑赋予南满洲铁路以国际性质，当时虽未见诸实行，但现今这一规模更为广泛的计划，很有值得贵国政府进一步加以考虑的余地，本使切望得到贵国政府的赞同。

日本外务省档案胶卷，P11，P.V.M2，第3273—3280页

## 落合驻俄临时代办致小村外务大臣电

(1909.12.18　　第152号)

18日俄国外交大臣要求下官前往该部，与下官两人进行秘密会谈，其内容如下：

美国驻俄大使17日接得本国政府训令，向俄国政府提出备忘录一件。该备忘录内容为：为维护清帝国对满洲之主权及领土完整并实现机会均等主义起见，拟使外国在该地所有现在及将来之铁路一律中立，各国在清国享有该地主权之前提下，享受同等权益。本大臣对此未立即答复，只谈称请另候研究。据美国代办谈称，美国向英国政府亦提出相同建议，但彼不知是否亦向日本及其他各国提出相同建议。对此问题最具有利害关系之国家为日俄两国，倘贵国与本大臣相同，欲就此问题日俄两国采取一致态度，则本大臣于答复美国前，愿先与日本政府协商；本大臣早已电训驻东京俄

国大使令其探询小村伯爵意见。为供参考，先将上述情况秘密告知阁下，想阁下迟早能向东京报告，如东京有何消息，亦望告知。现将美国备忘录另行抄下，送与阁下。本大臣所密告情况，希望对日本政府以外任何人均保守秘密。下官对此深表谢意，并谓敝意相信今日日本决不能放弃南满铁路，总之，此事实属重大，须进行充分研究，此时收下该备忘录之抄件。关于此事，俄国政府持如何态度将对日俄两国发生极大影响，并如昨日电报所述，俄国政府似已决定不出卖东清铁路，下官认为俄国政府关于此事希望与我采取同一步调，并要求我国予以援助。故希我帝国政府此时应与俄国政府进行充分协商。究应如何处理，务祈电示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第724页

## 小村外务大臣复落合驻俄临时代办电

(1909. 12. 20　　第90号)

我帝国政府现已由美国驻我国大使接得与第152号来电同一内容之公函。我帝国政府对此将早日加以讨论，本大臣相信今日我国断不能放弃南满铁路。确如俄国外交大臣所谈，与此事利害攸关之国家为日俄两国，而两国利害又复相同，故我帝国政府迫切希望两国政府于答复美国之前，应先披襟坦怀，交换意见，以便妥筹维护两国共同利益之方策。我国政府对此事之意见俟后再另行通知，希先将此意面告俄国外交大臣。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第725页

## 日本驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909. 12. 23　　第407号)

来电第434号训令敬悉。小官认为，清国当局目前一如既往，拟使列强互相争斗，以便隔岸观火，静待事态发展，坐收渔人之利。

但愚意以为，我帝国政府实难轻易同意美国提议，小官私自考虑，为使清国政府不致采取与我帝国方针背道而驰之轻举妄动，此时拟暗中向清国外务部及其他当政诸公婉转提出劝告谓：在处理外交难题时，为贪图当局者之一时苟安，或获取目前一时之成效，诱使并仰赖局外列强进行干涉一事，实不符合清国之长远利益，由东洋和平角度观察，亦应审慎从事；当此之际，务须与所有有关国家进行洽商处理。但此言一旦出自小官之口，纵使以小官个人身分发出，亦将被误认为系反映帝国政府之意向。万一小官之言与我帝国政府行将采取之方针聊有不符，将追悔莫及。故此刻敬祈先将我政府之大致方针见告，此不仅在探询对方意见时，有以此充作小官指针之必要，并于透露我方某些意图给对方以警告时，亦有必要。小官所最为忧虑之点，即美国提议一旦公开发表，该国国民势将议论纷纷，同时不难想像，国民舆论对美国提议必将齐声歌颂，并迫使清政府下定决心。窃料美国政府决不能对此长期保守秘密，故乞对小官在操纵清国政府方面所应了解之一切重要注意事项迅予指示，特此呈请。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第728—729页

## 加藤驻英大使致小村外务大臣电

(1909.12.23　　第220号)

接第135号来电后，因葛雷氏外出，于12月23日面谒坎贝尔氏，将来电内容与彼面谈，并请其转达（英外交）大臣。当时，据坎贝尔氏谈：英政府虽尚未复照美国，但原则上因无反对理由，故拟复照同意；当将美国照会交与葛雷氏时，该氏于照会上附一便笺，谓日本政府固可任意表示意见，但我国原则上可同意美国提议，同时可将南满铁路予以除外，然后将照会交还。坎贝尔氏将该便笺诵读一次，并询日本政府是否可以如上答复。本使答称：此固非本

人所能擅自答复，但纵按上述便笺办理，亦不能完全解决，因美国提议将未来于满洲所建铁路均包括在内，故须将对南满线有害之一切铁路均予除外。坎贝尔氏谓：固然如此，总之，日本既反对此事，而俄国亦将同样反对，如此，则美国计划自难实现；并谓英国拟尽速了解日本关于锦瑷铁路之要求。本使答称，日前葛雷氏提及此事，曾立即电禀东京，随后由于美国提出更大问题，帝国政府会一并加以研究；但不知关于锦瑷铁路之一切条件，而保令公司等又对此事密而不宣，不晓英政府是否了解详细情况？坎氏称他亦不了解情况，但是否日、英、美、清可各承揽四分之一。小官问：关于此一比例数字之提议是否有何根据？彼答并无特殊根据。小官又称：本线横贯东清铁路，对俄国具有重大利害关系，不知俄国对此有何意见？彼答不知。小官又问：据闻北京多数高官均因本线入不敷出，无意参加，不知是否属实？彼称，据英政府所获消息，北京高官之态度并非如此，但满洲总督多次催促，而北京政府认为须审慎考虑，故尚未决定。此外，据闻清国人民不欲日本加入，相信此事拖延之原因即在于此，但因清国人民避免直言不讳，善于推卸责任，故此事亦难遽予置信。小官又问：如此事属实，不知英政府能操胜券否？彼答有此希望。小官又称，阅读美国照会，有拟就日本适当参加一事对清国进行斡旋之语，揆其语气，似认为允许日本参加乃系一种恩惠行为，此实大谬；日本认为，此计划对满铁利益发生极大影响，做为不反对的代价，须要求相当保证，并相信此为当然之权利；根据情况，可能要求斡旋，但决非藉此恩惠意图均沾利益，此点希充分谅解。坎贝尔氏谓，尊见确属有理，英政府无此意见，美政府恐亦无此意见。小官最后称：保令公司等似怀疑帝国政府暗中阻碍本事之实现，此实对我政府为最大之污蔑。我可直言不讳，日本对锦齐铁路之修筑并不欢迎，如能中止，自属求之不得，但因英美资本家热衷于此事，而日本又决定不反对此事，欲参加其

中，以便调剂双方利益，则帝国政府决不能又于暗中玩弄诡计，此可断言。该氏称，彼亦闻有此意见，但并未置信。如上所述，小官相信，美国提议终无成功希望，故对此完全拒绝，亦非妥善，不妨对美国第二提案，以将现在之满铁（包括吉长、吉会等为条约所确定的铁路在内）等除外，并不建设竞争路线为条件，原则上予以同意，似较妥当。以上管见，聊供参考。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第729—730页

### 小村外务大臣致加藤驻英大使电

（1909.12.25　　第137号）

英国大使本日来访，复述第220号来电前段所载葛雷氏之意见，本大臣说明我帝国政府碍难同意葛雷氏意见之各种情况；并谓：对我国除南满铁路干线外，尚与安奉、吉长、吉会各铁路有关，从而各该铁路与南满铁路相同，均有予以保留之必要。况美国提议既包括现计划于满洲修建之铁路，复包括将来计划修建之一切铁路在内，而将来计划修建之铁路，除大致线路已确定之锦瑷铁路外，复有其他，对此种线路既未确定而我有关铁路利益究能受到何种影响尚属不明之铁路，我政府实难同意预先订出内容空洞模糊之方针，以拘束我方将来之态度；而且英国政府曩已申明，绝不对有害南满铁路利益之铁路计划予以援助。英大使谅解此意，约定立即将此次谈话内容电告英国政府。再者望汝亦可将上述谈话内容秘密转达英国当局。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第731页

### 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

（1909.12.27　　第410号）

俄公使本日来访，谓：适奉本国政府电示，饬令探明清政府对

美国提议之意见。本使考虑该使之平素作风，此时难保不对清政府轻易采取某种行动，若此，则将发生不良后果；旋即答称：不待探询，清政府将采取被动态度，坐观美国与他国间之交涉进展情况，一俟出现对己有利之形势，即攫取其利益，此点实属了如指掌。俄公使谓：敝意亦认为如此，但因接奉政府电令，并虑及贵公使或采取同种措施，故特前来商谈。本使谓：鉴于上述情况，此时对清政府实无探询其意图之必要，不仅如此，如采取此种举动，势将诱致本问题在当地泄露，一旦泄露，将立即成为甚嚣尘上之问题，酿成对日俄双方均极其恶劣之形势。俄公使此时谓：此点固属如此，但美国不久恐亦将对世间泄露此事。本使谓：自己亦有此种疑虑，敝意以为对清政府尽管不能置之不理，听其自然，但不应采取共同行动，质问清国持如何态度；而应警告清政府，使彼不采取轻率态度，以致连累日俄双方之立场，此种问题宜与有关各国政府直接商谈，如允第三国乘机干预，首先有损清国尊严，其次亦危及清国本身之真实利益，实属不当；但此种举动必须目前正交换意见之日俄两国大致确定方针之后始可采取，待我国态度确定之后始可对清国发出适当警告。俄公使完全同意此意见，并询及是否可将上述意见交换之结果电告本国政府。本公使认为，如上所述，此时使俄国不对清国采取轻率举动，对我方最关重要，故答称可电告贵国政府。俄公使谓当即电告，并谓当日本政府意见确定后，希即秘密告知。本使谓：因日俄两国就本问题正交换意见，上述场合，自应通告，同时想俄国政府亦将对贵公使进行传达。今后必须与该公使接触，从中操纵，以免该公使有逸出我方方针范围之行动，为此，有预先了解我帝国政府意图之必要，故于我政府决定方针之后，究可向该公使透露何种事项，乞电示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第731—732页

## 小村外务大臣致落合驻俄临时代办电

(1909.12.30　　第96号)

关于前第95号电，拟欲通知贵使者，为日前俄国大使来访时对本大臣所谈日俄两国有使彼此关系更趋密切之必要一事。当时，本大臣向该大使表明，日俄两国于满洲享有共同利益，两国接近务须以此共同利益为基础；并询问该大使关于上述接近方法有无何种具体方案。该大使表示完全同意本大臣意见，并答称，关于上述之点虽有一腹案，但尚未取得俄国政府同意，故将与俄国外交大臣磋商后另行奉告。查日俄两国关系应更趋密切一事为我帝国政府之宿愿，今俄国政府显然亦有相同愿望，则此种共同愿望或将以满洲铁路问题为转机，结果更加增强，此点务希谅察。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第735—736页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1909.12.31　　第414号)

本日英国公使与美国代办共同来访本使，美国代办首先发言谓：美国关于满洲铁路向有关各国所发通牒，谅早为贵国所知，敝公使已将该通牒以备忘录形式提交清国，清政府已收受，原则上似较满意，现复接得本国政府电示，饬令将上述通牒中之一般提议部分以公文照会清政府，同时关于锦瑷铁路部分亦以公文照会，并乘机向该政府交涉，敦促其原则上同意第三国参加；英公使关于此点亦接得相同电示，现二人方拟共同向清国谈判，但认为在开始谈判前应先探询贵公使意见，故此两人共同来访。英公使亦谓，如弗莱彻氏所言，已接得本国电示，并征询本使意见。本使先向两公使来意表示谢忱，并谓本案如仅系锦瑷铁路问题，自己早已接得电示，日本对英美计划原则上并无异议，此点谅已为贵公使等所知，现美

国政府又另提新问题，本使只接得上述通牒，尚未接奉任何训示，故只得默然静听。既然现在尚未接奉任何新训示，故关于该通牒中之一部分问题即本案则碍难公然与贵使等进行协商；但敝公使个人对贵公使等欲根据训令拟与清国交涉敦促其同意日本加入一事实无提出异议之理由；但敝公使尚欲有所探询，“所谓第三国参加”一语不知究何所指，系指日本一国参加抑或泛指第三国如德国等参加而言？英公使答称，该训令系只指日本而言。美公使答称，美国训令虽只称“第三国”，解释上似应指包括日本以外之他国在内而言，但自己相信实际上当然主要指日本而言。本使谓：日本以外之国家例如俄国虽多少尚有参加之理由，但如德国等国则实无丝毫之理由可以参加。美国代办辩称：此属细节问题，目前可先就原则上予以商定。英公使复称：英国训令仅指日本，至于其他国家，自己并不知晓。本使欲适当结束此会谈，故继续谈称：为不欲贵公使等有所误解，兹愿有所奉告，敝公使关于该铁路尚未公开向清政府提出任何异议，仅利用非正式形式曾通知清政府，如清政府决定修建该铁路，希预先与日本政府协商。美公使谓：此事已由梁敦彦处获悉，相信日本此种措施确属适宜。本使复称：日本实非欢迎该铁路之修筑，日本之所以参与，实因异常友好国家英、美两国之故，如能设法调和英美与我国之利害关系，则我方原则上当不能提出异议；但我方不能与英美两国共同敦促清国就此项事宜下定决心，敬希谅察。美英两使谓，彼等充分谅解此意。本使谓：据闻清政府认为该铁路将入不敷出，实不感兴趣，不知确否？美国公使谈称，亦曾闻此事。英美两公使谓：总之，此事进展恐非容易，故政府拟采取此次训令所示之措施，以便促进此项交涉之进展，无论如何，我等二人为获得圆满解决起见，故于拟按此次训令进行交涉之际，先与贵公使协商，希贵公使迅速电请本国指示，在此之前，我等可暂停向清国交涉。本使答谓：此事非敝使所能可否者，当迅速向本国请

示。今后应如何与彼等进行周旋，务希电示。现在两公使正值新年休假，本使已向彼等说明，须经七、八日后，始可接得回示，因此务请迅速回电。

此外，于上述会谈中，美国代办曾申明：美国政府之此次提议，对日俄两国毫无敌意，关于满洲问题，哈里曼前几年曾与高桥是清进行协议，鉴于此等事实，此议实出于拟设法调和清国与各国间利益之意。本使因尚未接得训令，故对此未发表任何意见，只默然静听而已，特此附言，谨供参考。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第736—737页

## 落合驻俄临时代办致小村外务大臣电

(1909.12.31　第162号)

31日面谒〔俄〕外务大臣，按第95号贵电所示，提出意见。该大臣对日本政府按照预约，与该国进行协商一事深表谢意，约定将迅速进行研究，然后提出意见，并谓俄国方面亦将于答复美国之前同样与日本政府进行协商。此外，该大臣询及日本于答复中对锦瑷铁路表示赞同，而对美国第二提案则与第一提案同样表示反对，此两种态度有无互相龃龉之虞。本使答称：日本复文中开头所述系仅关于锦瑷铁路，而末段所述则系关于锦瑷铁路以外之所有在满洲之外国铁路体系一事。但该大臣尚未能充分理解，只称将进行研究。该大臣个人意见认为，俄国政府对美国提出满洲铁路中立云云之提议，将发出大体与日本政府同样之答复，只锦瑷铁路一事尚有考虑之必要。彼附带说明，此系彼个人意见，并非对日本政府之答复。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第737—738页

## 法国驻日大使与石井外务次官会谈纪要

(1910. 1. 2)

1月2日法大使来访谓:

去岁腊月，我国外交大臣电令探明美国关于铁路问题是否对日本政府曾提出提议,并希电告。

敝大使认为此事无须特意面询小村伯爵，只向美国大使探询即可。美大使于本使向其询问时答称，已于12月20日(周一)提出提议。敝大使当将此意电告本国政府，旋接得来示,令将日本政府所持态度电告。自不待言,法国关于本问题只享有次要利益，但因与同本问题有重大利害关系之日俄两国有同盟或1907年之协约关系,故欲于做出决断之前先询明两国意见,以免发生龃龉。

本官对此答称:

帝国政府对本问题尚未议定，故对美国政府做本问题之答复,尚须稍待时日。

该大使继续重复法国意图,执意提出质问:日本政府虽尚未议定,但不知大体方针如何?

本官答称:

敝官谅解法国意图,但因如上所述,我国政府尚未确定方针,即奉告亦无所裨益。但不妨私下告知，关于本事，日本将难以同意美国政府之提议。

在此次会谈中,值得注意之点有二:

(一) 法大使曾问是否亦向德国提出提议,美大使答称曾提出。

(二) 美国送交法国政府之公文中只载满洲现在之铁路，并无“将来”之字句。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第378页

## 小村外务大臣致落合驻俄临时代办电

(1910.1.4　　第1号)

第162号来电叙及俄国外交大臣陈述其个人私见，认为对锦瑷铁路一案尚有考虑之必要，我帝国政府如前送交之阁议决定所述，采取可附加相当条件，同意参加之方针，此外当英国外交大臣与加藤大使关于本事进行密谈之际，该大使即以上述方针与对方进行会商，故我帝国政府参加铁路已成为确定不移之方针，现决不能再予变更。希贵代办此时可向俄国外交大臣陈明此意。该大臣复询及日本虽对锦瑷铁路表示赞同，但对美国第二提案却表示反对一事是否彼此有所龃龉。查美国提议之第二方案除锦瑷铁路一线外，复策划修建将来必需之诸多铁路，并使清国收购现在线路之一部，使满洲商业中立化，其范围及宗旨与从来英美资本家所计划之锦瑷铁路问题性质截然不同。我帝国政府虽对大体已决定线路之铁路如锦瑷铁路，拟根据当地利害关系决定是否赞同；然而，关于将来有必要修建、现在尚未决定线路之铁路，企图对我方应采态度加以束缚，或收购现有路线以变更满洲形势等，则我方绝难同意。再者，望贵代办关于上述锦瑷铁路与美国第二方案之差异处可向俄国外交大臣进行必要之说明，以免该大臣对此有所误解。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第378—379页

## 加藤驻英大使致小村外务大臣电

(1910.1.8　　第8号)

《泰晤士报》社论主要内容如下：

对美国政策之宗旨，无论何人均将表示同情。但关于本计划，如未获得较为详细之报告，则无由表示意见。总之，此为美国第一流之庞大计划，仅就经济角度观察，即需数亿巨款，国务卿虽谓只

限于所谓四大资本雄厚国家，但究竟资本家愿否将巨款做为固定投资，不无疑问。况本案尚不能仅以财政案论。即使可筹措出此项巨款；投资者势必期待本国政府对此予以适当保护，而当清国一朝有事之秋，则所谓保护将会引起何种事端，不待智者即可明了。查以地方繁荣与获得利益为唯一基础之外国，为获取利益，需要对清国行政进行根本改革，则此事与完全将政权交还清国一事势难并存，结果将意味对满洲行政进行与国际共管相同之国际监督。此与拟将满洲置于政治圈外之宗旨大相径庭。况除通商以外与满洲并无直接利害之其他国家，尤其可坐获巨利之清国固将欢迎本项计划，但日俄两国究将如何。两国对其铁路一向负有重大责任，彼等能不将此视为在满洲战场上所倾注之热血与金钱所应取得之不宜放弃之特殊利益乎；彼等诚能如国务卿所言，欢迎免除其上述责任乎。据纽约电讯，俄国非经慎重考虑，则不欲自己放弃此项利益；日本亦将与此相同，持保留态度；无论如何，政府非阅悉较详细之计划后，恐将不能表示完全同意。吾人虽不欲夸大本项计划实施之困难，但不得不认为，美国政府似基于其幼稚的善良愿望始提出类此考虑不周、忽视满洲现状之提案。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第392—393页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.1.11　第5号)

曾任驻东京公使与最近任比利时公使之李盛铎，去岁年末任满归国后，似急于谋求与我方接近。本使虽不审其动机如何，但与其适当接触后，知彼关于美国提议似尚通晓颇属可靠之消息。李曾于10日特意来访本使，据彼秘密告知，美国系完全基于清国之请求，始提出此次提议。彼谓：拟借美国势力排除日俄在满洲势力之设想，因袁世凯之失势而一时遭受挫折，政府中一部分要人产生欲

按亲日方针处理满洲问题之倾向固然属实；但北京以外地方反对日本之浪潮仍然高涨，因而直接当政者认为满洲问题洵属一大难题，心情紧迫，正日夜苦思焦虑，急于谋求善处之方。此时所谓美清同盟派正拟乘机有所策划，最后终于促动以江浙全省铁路总理闻名清国中部之江西提学使汤寿潜提出奏折，主张当今之急务为通过提供经济利益与美国取得联系，以挽救外交上之危机。政府方面审核此奏折后，大体表示同意，并同时决定利用美国对锦瑷铁路之迫切要求，开始与其谈判，要求该国除上述铁路外，对收买日俄两国之铁路，彻底解决满洲问题一事，予以援助。于是派梁敦彦赴美国使馆提出上述要求。此为一个月以前之事，亦即此次美国提议之起因。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第394—395页

## 同上第6号（续）

如上所述，李盛铎所谈，完全出于彼个人之臆测，因此，本使为早日究明真象起见，决定从摄政王着手调查，其结果容俟后报。本使鉴于李之身份，认为该人所谈，恐非虚妄，不能置之不理，故先电告。如该人所谈属实，则本事恐系出自政府内外袁世凯一派之策划，朝廷方面将有庆亲王、那桐等表示赞同。政府虽以为本事难望成功，但恐系怀有如幸而依靠美国势力获得成功，则可摆脱满洲问题之窘境之念，始决定采取此策。倘摄政王亦预知此事，估计彼乃多半考虑当局者之意图而暂且予以容认。因此，本使如上所述，立即采取措施查明真象，同时亦向肃亲王及涛贝勒方面秘密探察情况。目前，本使拟发出警告，谓个人意见认为本件事态极为严重，但既已发展至此种地步，希着眼于两国大局，关于采取善后措施一事，同我方进行充分协商。本使认为美国提议之起因既如上述，则我帝国政府须尽速表明态度一事，从对清关系方面观察将日趋

重要。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第395页

## 同上第7号(急电)

11日晨,派青木少将关于第5号、第6号往电所述事件,面谒良弼;良氏证明前电所述本事系出于清国方面之请求一事属实,并谓:清廷内部关于此事之当否,议论纷纷,最初未参与此议之摄政王一派得悉事情真象后,竭力攻击当局者之轻举妄动,主张为维持日趋改善之清日关系起见必须设法采取善后措施。但据闻摄政王就此事并未发表任何意见,而庆亲王与那桐似亦暂在观望美国动向,保持沉默,不表示赞否。据良弼谈,本事似由梁敦彦负全责;但依本使所见,此系出自那桐之作风,在事态结果判明之前,表面上肯定装做与己无关,此事起因即使出自梁敦彦之意见,但如不得那桐同意,梁亦断不能采取此种行动。本职认为那桐等就满洲问题感到烦闷之余,试想以此一策,突破难关,如不获成功,即采取例来敷衍塞责之态度,将责任转嫁他人,因而对此表示赞同,主要派梁奔走此事。据良弼谈,摄政王一派意见,认为如不得已可撤销梁敦彦,以结束此事。总之,现在本事暴露致使清国内部发生一次动荡,相信我帝国政府对美国提议尽速表明意见实属急务。

《日本外交文书》,第43卷,第1册,第395—396页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.1.11　　第8号)

关于前电第6号所述,本公使考虑为便于今后联系起见,务须将美国此次提议系基于清国方面之请求一事通知俄国公使,同时复拟探明彼方情况,于11日午后拜会该公使,将上述情况概要秘密告知该公使。俄公使谓彼系初次闻得此种消息,拟尽速电告本

国政府，本使对此表示同意。特此电禀，请予谅察。此外，于面会之际，俄公使曾告知，顷接本国政府来电，谓落合已将我帝国政府对美国提议表明态度之答复案转交俄国政府，谅本使已了解此事；本使答称尚不了解，估计日内可获电示。俄公使复谈及我方答复案及俄国答复之主要内容，就如何将日俄两国意见通知清政府一事欲与本使协商，并欲尽速发出通牒。本使谓，俟接得本国政府电示后当立即与该公使商谈。随后结束此次会谈。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第396页

## 珍田驻德大使致小村外务大臣电

(1910.1.11　　第2号)

目前外交大臣正外出旅行，本日拜谒外交副大臣，就美国关于满洲铁路之提案，进行探询；该副大臣谓大臣外出，自己碍难详陈一切，似极力避免交谈；只谈称，总之，美国提案之宗旨在于门户开放一点，大致与德国远东方针互相吻合，故德国政府约于一周前已发出同意该提案之复文。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第396—397页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.1.13　　第9号)

关于第7号前电所述，涛贝勒对川岛秘密谈话之内容，大体与良弼谈话相同。其主旨，无非认为政府当局鉴于一些地方存在强烈反日之浪潮，为消除政府在处理满洲问题方面之困难立场，拟采取对策，于是鼓动摄政王，终于酿成此次事件之发生；关于本事之善后处理，摄政王一派当前似乎不能表示任何意见。近来社会方面均普遍得知美国此次提议至少已早经清政府所知晓。另一方面，根据各方情况判断，毫无疑问，本事件之发生系由于司戴德等人所

策划，彼等为此曾对各方大肆施展奸计，目前，在官方以及处于领导舆论地位之各方均对美国提议寄予希望。据传闻，彼等予料日本虽不欢迎上述提议，但日本由于当前之形势决不能与美国冲突，而美国主张又取得列强一致之赞同，日本对此实难表示反对意见，日本纵或拖延一、二月之后答复，但毫无疑问，终将迫于列国之压力，屈服于美国之提议。关于俄国态度，彼等予测俄国终将按美国提议放弃东清铁路，此种观点与当地所传美方观点完全相同；司戴德等人予计俄国出售东清铁路，以该款拨充黑龙江铁路之修建资金，对该国实为有利，俄国恐将采取此种方针，结果日本将落入孤军无援之境地。本使予料，彼等将对各方游说此种意见。总之，大势既如上述，司戴德等人当前自将大力进行煽动，为美国提议争取人心。同时，与美国怀有相同意见之清政府当局一部分人士为维护自己立场起见，势必与此相呼应而开展活动；现已有迹象表明，彼等正从事进一步之策划。前已叙及，该国舆论将立于日本受到列强一致之压迫、行将屈服之空想基础上，赞扬美国提议；即认为立足于列强均势之上系维护清帝国安全之良策。总之，目前形势表明，清国方面似对我帝国关于此一问题之决意有所蔑视，特此电告，谨供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第400—401页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.1.14　　第10号)

关于前电所述事件，今晨令川岛往谒涛贝勒，涛贝勒主动谓：此次事件无异使满洲变成第二巴尔干半岛，对清国实属不利，为此表示愤慨，并谓彼等所接触之人无人对此表示赞同，此恐系二、三当局人士所策划，摄政王恐不知此事。窃以为涛贝勒、良弼等人闻知日本并不欢迎此事，可能为避免使摄政王遭受连累起见，始谓该

王自己并不知晓此事，而摄政王恐亦于日前就本计划之得失以及今后之趋势，感到忧虑。总之，就本问题使此派人士对我方今后之态度过分感到忧虑，实非良策，故予使川岛了解此意，使其对彼等努力说服，关于今后所采取之措施必须与我方充分进行商酌。涛贝勒一再恳切声称摄政王及其周围人士对日本绝无他意，烦请向日本方面妥为说明。基于以上所述，本使拟俟向美国发出答复后，再面谒军机大臣中之要人，就今后彼等对满洲问题所采取之方针等，发出警告；本使认为，倘我方对美国关系一旦明确，则对该国政府当局关于本件之善后处理尚不至有何极大困难。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第402页

## 日本阁议决定

(1910.1.18)

对美国政府关于满洲铁路提议之复文草案

上月18日，贵国政府提议将满洲铁路做为共同事业由列国经营一事之来函，业已拜悉。我帝国政府当然对来函内容予以极其慎重之考虑。

我帝国政府洞悉贵国提议纯属虚心坦怀，确信贵国政府之唯一动机即欲维护与促进清国之最大利益。我帝国政府一向诚实遵守与维持清帝国之领土完整及在该国全国范围内之机会均等主义；本大臣于此敢断言，倘本案成立后，予计确可获得所期之效果，则将毫不踌躇而表示完全赞同。

查贵我两国国交亲善敦睦，由来已久，贵我双方均望根除有损于两国间友好信赖之一切因素，故我帝国政府特开诚布公将碍难赞同本案之理由缕陈如下，确信其真意当不致引起误解，则私衷即感莫大欣慰。

详查本件提议之宗旨，乃严重违反朴茨茅斯条约之规定，我政

二四九　一月十八日　閣議決定

## 滿洲鐵道ニ關スル米國政府ノ提議ニ對スル日本ノ回答案

一月十八日閣議
同日裁可

滿洲鐵道ニ關スル米國政府ノ提議ニ對シ回答案

以書翰啓上致候陳者滿洲ニ於ケル諸鐵道ヲ列國共同事業ト爲シ之ヲ經理スルノ件ニ付客月十八日附貴翰ヲ以テ御申越ノ趣ハ帝國政府ニ於テ十分ナル慎重ナル考量ヲ加ヘ候

帝國政府ハ貴國提議ノ全ク厚心切懐ニ出テタルコトヲ諒悉シ之カ唯一ノ動機ハ事實貴國政府ニ於テ清國ノ爲最利益ト思料セラルヽ所ヲ助成セムトスルニ在ルヲ疑ハス然レトモ帝國政府ハ清帝國ノ領土保全及列國全部ニ於ケル機會均等ノ主義ヲ嚴重ニ保持スルモノナルカ故ニ若シ本案ニシテ其ノ成立ノ上果シテ此ノ兩主義ヲ害スヘキモノタルヲ確認スルヲ得ハ今茲ニ之ニ賛同スルニ躊躇セサルヘキコトハ本大臣ノ茲ニ確言スル所ニ候

惟フニ貴國提案ノ[illegible]其ノ因テ來ル所[illegible]



[illegible]

何等影響スル所無之候

[illegible]

以テスルヲ便宜トシ又ハ有利ナリト爲ス[illegible]

[illegible]要ナル關目ヲ承知スルニモ不拘テ何ニ考慮ヲ加フルコト能ハ[illegible]

[illegible]

〔四一〇〕

右[illegible]寺內大臣ヘモ送達テ閣下ニ向ヒ敬意ヲ表シ候 敬具

註 右[illegible]ノ書翰ハ其ノ英譯文（後出）ト共ニ十二月二十一日在本邦米國大使オブライエン氏ニ交付セラレタリ

府实难同意上述提议之理由，即在于此。盖该约以维护满洲形势之永久安宁为宗旨;严格忠实遵守该约之条款，为维持远东之永久和平与安宁，为确保满洲能稳步发展之最大保证。在朴茨茅斯条约所最后解决之许多困难而重要之案件中，铁路问题最难解决;清政府经深思熟虑之后终于在北京条约中承认上述协定; 目前满洲铁路之经营，与经清政府慎重考虑后赋予之特许条款相对照，实毫无抵触之处。

我帝国政府鉴于满洲之目前形势，实难认为有必要于满洲采取为其他地方所不必需之特殊制度或所谓良策。我帝国政府认为，满洲现状毫不存在有碍清国完全享有其政治权利之任何因素。关于门户开放问题，由于朴茨茅斯条约第七条规定，日俄两国之满洲铁路只限用于工商业之目的，因此机会均等主义适用于满洲较之适用于清国其他地方更有广泛之意义。此外，认为在铁路经营方面，以列国共同经营制度代替一国专营制度较为便利或有利之意见，我帝国政府亦难首肯;采取列国共营制度之目的与其认为在于自然经济与效率问题，毋宁认为出于政治上之必要。况责任分散之结果，终将导致无人负责，为此势将招致对公众之严重不利与事业之废弛。

以上为我帝国政府碍难赞同本计划之主要理由，此外尚有其他不容默视之明显情况存在。

方今在与日本国所属各铁路有关之满洲地方，日人经营之各种工商业蓬勃发展，为数实夥，此种事业之所以能创立与发展，实因我帝国政府享有上述铁路，得以设法保护与防卫，免使此种事业以及从事此种事业之民众遭受至今仍横行于该地之马贼等之袭击与掠夺之故。窃以为此种企业对满洲之繁荣与进步，贡献极为显著。而且，关于上述企业之经营与发展，我帝国已投入巨额资金，迁入大量臣民，故此时我帝国政府如放弃能采取上述保护防卫措

施之唯一机关，由信义及责任之角度考虑，亦不能同意。

本大臣以上所陈，虽指有广泛意义之贵国提案而言，但关于狭义范围之贵国提案亦可适用，盖上述两种提案仅系程度之差，原则上实属相同。以上所述为我帝国政府所深信不疑者，切望贵国政府将同意此种意见。

最后本大臣对接得贵国关于锦州、瑷珲间铁路计划之殷切通告，特代表日本政府表示深厚谢意。我帝国政府原则上同意参与该项企业，并无异议，但此事与贵翰主题显然不同，故关于此枝节问题，拟于获悉详情后再另行考虑。

特此答复，并向阁下谨致敬意。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第409—410页

## 小村外务大臣致内田驻美大使电

(1910.1.18　　第12号)

我帝国政府经慎重考虑后，已内定对美国关于满洲铁路问题之提议明确表示不同意。本大臣认为，应向在满洲问题方面与我国有同一利害关系之俄国进行充分洽商，较为妥当，日前曾与俄国政府进行秘密商谈，该国政府意见大体与我政府相同。我帝国政府拟于21日向驻我国美国大使发出复文，对美国提议表示不同意，俄国政府亦将于该日前后发出另电第13号之复文。帝国政府答复方案之主要内容将由落合转电。

本文将由驻英大使向驻俄国以外之各国大使转电。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第410页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.1.18　　第14号)

关于前电第24号所述一事，复使川岛往谒目前在西陵出差之

肃亲王，以便探察内部情况。该亲王称，本月11日由本地〔北京〕出发时，始闻此事，认为此举实属妄诞，故立即召来良弼，使其提醒摄政王方面予以注意，以后关于本件情况不断获得自北京传来之消息。据该亲王谈称，此事系由当地美国资本家之走卒（指司戴德等人）与经常同彼等接触之那桐、梁敦彦之间开始酝酿，中间由某方面提出杂有恭维语气之言辞，终于酿成意外大事，素与彼等有某种关系之那桐等人与庆亲王以及一、二军机大臣之间进行商谈后，即将此事向美国方面之走卒提出，该走卒复将此事报告美国政府加以鼓动，此即事件之真相；总之，此事并未经政府认真讨论，已属明了，摄政王当然不知此事；据彼（肃王）自己所获消息，除上述二、三人外，政府内部均不赞同此事，因此清政府终不能促成此项事宜之实现。彼尚谓，由于彼辈之轻举妄动，致使清日关系出现不愉快之局面，实属遗憾，因政府内部意见及本事真相如上所述，特烦请日本方面毋需介意。肃亲王上述意见，与其他方面之消息互相对照，大体无误；至于舆论方面已如前电所述，与导致此种局面或许有关，素与外务部有联系之《北京日报》，关于美国提议最初曾露出赞成口吻，但于本日社论中，则主张对美国提议是否赞同，须慎重考虑，发出持保留态度之议论。特此报告，谨供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第413—414页

## 落合驻俄临时代办致小村外务大臣电

(1910.1.19　第7号)

关于贵电第3号所述事，19日面会外交大臣。该大臣认为日本之新复文草案较当初草案更接近俄国草案，深感满意。该大臣谓，倘俄日两国同时发出复文，固属最佳，无如俄国方面因事务冗繁，须土曜日或日曜日始克发出，当然应努力争取于土曜日发出。此外，该大臣因利害关系，对日本政府关于锦瑷铁路问题之决定尚

有碍难理解之处。彼谓，俄国原则上亦决定不拒绝参加，但因该问题与俄国有重大关系，关于今后形势，颇欲知晓日本政府方面之意见，最近将向马廖斯基大使发出训令。关于本事，俄国或许提出明治 40 年 8 月缔结之秘密协约第一条，不知关于此点有何意见，敬乞电示。

《日本外交文书》，第 43 卷，第 1 册，第 417 页

## 日本外务大臣给美国驻日大使的信

(1910. 1. 21)

阁下上月 18 日给本官的关于满洲铁路国际管理的备忘录，已经收到。勿庸赘言，帝国政府极其慎重地考虑了该项提案。

帝国政府了解到，贵国的提案决非以利益为目的，而是旨在促进贵国政府所认为的对中国最大的利益。帝国政府严格尊重清帝国的保全和中国全土的机会均等主义，因此，本大臣确言：通过实现该案，如果得出结论能获得预期成果，即当不吝地给予由衷的援助。

本大臣深感欣慰的是，贵我两国之间久已存在着友好亲睦关系，双方都不希望削弱彼此间的亲善和信赖。因此确信，即使帝国政府坦率地提出不能支持本案的理由，也不致引起任何误会。

反对本提案最重要的理由在于，该案与朴茨茅斯条约的规定大相径庭。该条约旨在建立满洲的恒久秩序，帝国政府深信，要维护满洲并求得顺利发展，在于严格忠实地遵行该约。在朴茨茅斯得到决定性解决的多数困难而又重要的问题中，铁路问题最难解决，后经中国政府在北京条约中予以确认，目前在南满所进行的铁路经营，是同中国当初明确容许的利权一致的。

其次，帝国政府根据满洲的现状，看不出有何特殊理由要求在满洲设定一种中国其他地方并不需要的特殊制度。据帝国政府了

解，该地区的现状，并无妨碍中国享受其政治权利的情况。仅就门户开放问题来说，根据朴茨茅斯条约第七条，该地区的日本和俄国各铁路，只限于为工商业的目的进行经营，因此机会均等原则，在满洲要比在中国其他任何地方更具有重要意义。

最后，关于铁路管理，帝国政府不能相信用国际管理代替一国专管制度会更加有利或方便；不仅如此，我们认为，这种制度如果实现，其经济和能力必将为政治要求所左右，并且由于分别承担责任，必定出现无人负责现象，从而给公众造成很大的不便，招致业务的停滞。

上述各点就是帝国政府碍难同意这一计划的主要理由。此外，还有其他有力的理由也不容忽视。

日本铁路影响所及的各地，有很多日本人经营工商业。这些工商业的创设和继续均赖帝国政府保有该铁路，才能够正当地保卫它们免遭一直出没于该国的无赖匪徒的袭击和掠夺；同时为了发展这些事业，有很多日本人投入了大量资本，对满洲的繁荣和开发作出极大的贡献。帝国政府鉴于他们的善良愿望和责任感，绝不可能放弃保卫他们的手段。

本官荣幸地向阁下申明的意见，也希望贵国政府同我国政府一样予以承认。再有，上述意见虽然只是谈到该计划的最广义方面，但必须指出，计划的广狭在原则上并无二致，仅在程度上有所差别，故上述意见也同样适用于更为狭义的计划。

最后，我国政府对美国关于锦瑷铁路计划的郑重来照，深表敬意，同时必须表明，帝国政府原则上并不吝同其他有关各国一道参加该项事业。但是这个问题显然不同于阁下的备忘录所提到的主题，因此须在接获必要的详细情况时再另做单独的考虑。〔下略〕

满铁：《满铁关系条约集》，昭和三年版，第 1117—1119 页

## 俄国外交部给美国驻俄大使的备忘录

(1910. 1. 21)

帝国政府极其慎重地考虑了美国政府提出的在确立满洲铁路国际管理体制抑或使用俄国资本于锦瑷铁路这两者之中究竟采取哪一种方案的建议。美国政府认为，该提案是完全维护中国在满洲的政治权利和通过实行门户开放原则对该地区发展做出贡献的最好方法。

帝国政府谅解合众国政府所表示的真挚希望。对此，俄国支持在满洲的门户开放和机会均等政策，并对致力于保障中国在该地区的完整主权一事深感满意。

然而，依帝国政府所见，现在并不存在威胁中国在满洲的主权或门户开放政策的任何情况，因此，帝国政府毫未发现，在满洲当前情况下将贵国政府提案付诸讨论的必要理由。

同时，帝国政府不得不坦率地申明：如按贵国政府提议将满洲铁路归诸国际管理，势必多方损害帝国政府所最重视的俄国在满洲的公私利益，因此俄国方面不能同意上述提案。

谈到这里，帝国政府不能不表示希望：美国政府能从帝国政府同样的立场——从各方面看都是公平的立场，再来看待这一问题，正当估价为获得该项利益所付出的无限的物质牺牲和道德方面的努力。帝国政府深信存在于中东铁路的利益极为巨大，故拟概述一下它的性质。

首先必须指出的是：这个大事业是在特殊的情况下经营的。中东铁路公司在全部利权期间即八十年中间，应受到中俄两国政府优惠的权利和特权的保护，而且此项权利和特权，除非中国偿清全部事业，否则不论在任何情况下不到三十六年期满不得废除。该公司就是因为确信在利权契约所保证的上述长期间内能够实现其

目的，才制订经营计划的。现在距最短限期尚有三十年。

在这种情况下，要求废除公司的权利和特权，显然会给这种利益带来用任何方法也不能保障的危害。因此，对于这种要求，帝国政府看不出有任何充足的理由。另外，还必须看到，由于不得不在缺少欧洲文明的国度里经营该事业，公司不仅要修建铁路，而且还要向无数的附带事业投入大量资金。同时，与铁路相关联，还要在各方面施政和设立机构。此外，由于群众给公司以信任，中东沿线还兴办了很多同铁道有若干关系的事业，投入这方面的资本也很多，因而今天汇集到铁路线的利益是无法计算的。这就是帝国政府为什么对想要改变多种利益来源的计划寄以最大注意的理由。

最后，还有不能不引起帝国政府更加注意的一个理由，即发展满洲及开发其天然资源并非中东铁路的唯一目的，该铁路是俄国最重要的公益事业，是构成俄国亚洲领土同帝国其他地区之间的主要交通线路，是向俄国领土供应本国商品的大动脉，是几乎全部西欧用以联络远东的大西伯利亚横断铁路的一个组成部分。俄国政府之所以不惜以大量费用来保证建设中东铁路所需的投资并决定补贴经营该铁路所造成的亏损，也正是因为考虑到上述情况。因此，对于这样重要的铁路，究竟由国际机构管理，还是由不经俄国政府同意即不能决定中东铁路货运的运费和条件并且既得权益本身性质同俄国有密切关系的一个俄国股份公司管理，帝国政府不能采取漠不关心的态度。

以上就是帝国政府从俄国立场对合众国政府关于国际管理满洲铁路决定最终态度的理由。但是，除此而外，帝国政府还有不能同意贵国建议的一般性理由。

根据帝国政府的看法，合众国的建议并不能充分保证从经济立场上满意地解决新产生的情况。在任何情况下，就满洲问题所提的建议都是一种试验性质的，它不仅在中国未曾尝试过，即其本

身也是异乎寻常的。美国政府这样的笼统提案旨在代替已经试验过的制度。因此，除非确信其能够取得良好结果，不能表示赞成。遗憾的是帝国政府并无这种确信。

再就美国的第二个方案来看，帝国政府不得不声明，修建锦、齐、瑷铁路对俄国的关系非常重大。该铁路一旦建成，新的线路定将构成从南方到中东铁路、甚至到瑷珲方面俄国边境的捷径。这种情况在相当程度上反映了该铁路在战略上和政治上的重要性；不仅如此，该铁路的修建将从根本上改变东部蒙古及满洲北部受益于中东铁路的情况。既然如此，帝国政府除非能够预见该建议的结果和明确它所依据的基础，不能决定自己应采取的态度。根据这些理由，帝国政府在原则上虽然愿意考虑这个问题，但希望能在较长时期内了解该建议的基础，并经过全面审查后，再对建议本身和参加与否，表示最后的态度。

关于将来参加满洲铁路建设投资计划也是一样，帝国政府认为，必须从军事上政治上的利益和中东铁路的利益这样双重立场上保留审查所有这些计划的特权，唯有如此，俄国政府才能参加即将规划的各铁路线。

满铁:《满铁关系条约集》,昭和三年版,第 1113—1116 页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910. 1. 24　　第 21 号)

清政府关于满洲铁路中立问题之意见已迭经电告，最近为究明真相，曾秘密设法获得外务部、督抚及驻外使馆之往返电报。据已入手部分之电报观察，山西巡抚对外务部提出之意见谘询，大体对本事持反对意见。广东〔两广〕总督究竟赞成与否，虽无明确意见，但答称，倘本事成功，在各国势力均衡下，当前可维持和平状态，不妨利用此种机会，谋求所以自卫之道。东三省督抚以锡良、

程德全、周树模联名形式(无吉林巡抚名，有情报谓该人或许持反对意见)极力劝告政府应大力设法促使本事成功，于文件末端载有得自司戴德之传闻谓：“本问题早经美德政府间多次交涉，于两国意见取得一致后，已通告各国，俄国政府意见虽似尚未确定，但各国均表赞成，谅日本断难独力反对。”关于美德两国已取得协议一说，在其他可信赖方面亦有传闻；恐上述司戴德意见似微略泄露本事之真象。特此电告，谨供参考。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第423—424页

## 小村外务大臣致内田驻美大使电

(1910.1.27　　第24号)

日前25日，美国大使来访称，该大使于帝国政府发出对美国提议的答复后，接得美国政府训令，该训令为美国政府对该提议之理由的说明，于帝国政府复文发出之际，发送前来；因帝国政府业已发出复文，似已无向帝国政府提出之必要，但因上述训令系说明美国政府之真意，为供参考，应向贵大臣通报。于是该大使向本大臣朗读该电文。本大臣请其交付该电文抄件，本月27日该大使已用公文将该电训抄送前来，该电训内容如另电所示，希谅察。本文已经驻英大使转电各大使。

另电

美国驻日大使提出的公函的要领

第24号

此次提议，起因于美国资本家就有关锦瑷铁路修筑契约问题申请政府援助一事。美国政府的意向是，以英国政府对此亦予以援助和须劝诱其他有关各国参加为条件，给予援助。鉴于该计划必将影响到日俄两国在满洲的铁路，为了避免将来发生冲突，决定预先考究一下满洲现有铁路能否并入一个体系之中，并须考虑倘

若此案不能全部实行，可否部分实行，或者至少将来修筑铁路时能由有关国家协作进行修筑。然而由于英国政府对锦瑷铁路的修筑和第一方案已表示原则上赞同，所以美国政府拟将此项提议向最有直接关系的各国提出。

美国政府鉴于有关各国在清坚持机会均等原则，认为假使提议有利于实现这个原则，便有义务把它提示给有关各国。此项提议决非是不友好的和图谋私利的提议。美国政府无疑地相信，该提议不仅不会使日本在满洲的商工利益因此而受到任何变动，而且，由于此项提议的实行，并使和平状态得以持续，日本将由此享受到其他现实利益。

（附记）

1月25日美国驻日大使致外务大臣函译稿

关于满洲铁路中立化提议说明之件

敬启者，关于昨日午后会谈之事，现将当时业已向阁下告知的电报，几乎按原文呈交贵大臣，本使深感光荣。

美国政府希望，日本政府在考虑满洲铁路中立化方案时，能完全依据其实质如何而判断其正当与否；万一由于对提议的性质或促成它的动机有某种误解，而左右了日本的最后决定，美国政府将会感到十分遗憾。该项提议的缘由，简单来说，大致如下：

某一美国银行团，就锦瑷铁路修筑契约问题，向美国政府提出了要求给予善意援助的申请。当然，该铁路的修筑是准备用英美两国的资本，由英国一家承包公司来经营。美国政府对此项计划抱有予以精神援助的意向，因为美国也当然会采取同样态度，并且能够劝诱恪守机会均等政策的其他有关各国参加此项计划。在满洲的日俄两国的铁路，看来由于此项铁路计划必将多少受到影响，因此，美国政府为了使此案的一切实施，首先不致有发生利害冲突之虞，决定研究一下满洲现有各铁路能否综合在一个系统之下，使

其所需资金由有关各国筹措。而且，据认为完全实行该项计划是不太可能的，但是，实行一部分是可能的，至少将来修筑各铁路时，可由有关各国积极援助和协作进行修筑。至于由清国政府从现有的所有者手中收买既设各铁路的设想，则是基于修筑这些铁路的根据、即特许权终结时，清国有权利要求收买这一事实。

英国政府对上述的广泛计划和关于锦瑷铁路计划的大体原则表示赞同，因而〔美国政府〕乃将本案的全部内容向最有直接关系的各国提出。假使倡导和合作维护在清机会均等原则的各国误解本提案，否认上述之一切提议，则出乎美国政府之所预料。美国政府信赖各国对维护机会均等原则的合作以及各国一贯诚恳地给予援助的严肃保证。因此，美国政府认为，把能达到这一政策的直接目的和有可能给该项政策带来良好影响的提案，向持有共同原则的有关各国提出，以唤起其注意，是自己当然的义务。

由此可见，美国的提案，无疑决非是不友好的或私利主义的。日本将会得到与在满洲现有地位相匹敌的相当投资，因而能保持其现在和将来的商工业上的利益。不仅如此，由于有关各国参加而〔使提议〕全部实行时，美国政府确信，日本必将得到由和平状态的持续与巩固而产生的其他实际利益。

上述电报，是在贵大臣上周五交给本使函件之后经过长时间才收到的。本使之如此把业已失掉时机的说明呈交贵大臣，不外是出于忧虑〔日本方面〕可能尚未充分谅解美国政府关于该提议的真意所在。本使希望之处在于，请了解，关于该项提议中的计划，对美国政府并无任何财政上或政治上的利益；而且，关于此项提议，虽力求各国注意，但它仍不过是为了很少一部分美国人的事情。

关于本件的评论，在日本涉及的范围极其广泛。本使从公开发表的言论中，看到诸如：美国政府不诚实，潜藏着深谋远虑的罪

恶计划，特别说美国政府持有在满洲试图获得领土和政治势力的政策，等等记载，甚感失望和忧虑。所以，贵大臣如能欣然允诺向以天皇陛下为首的总理大臣及贵大臣的阁僚，说明我政府的宗旨并无他意，提案是虚心袒怀的，则本使当非常喜悦。总之，用美国政府过去在满洲问题以及其他清国利害问题上对日清两国所采取的政策的历史，足以一雪我国政府的提议是出于不当动机之冤。而贵大臣及阁僚对此不予误解，则是本使认为最满足之处了。

谨此说明。在此再次向贵大臣表示敬意。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第430—433页

## 落合驻俄临时代办致小村外务大臣函

(1910.2.5　机密往第8号)

关于满洲铁路问题与俄国外交大臣反复商谈情况已迭经电告，现将前电所未叙及之细节详报如下，聊供参考。

本案于客岁12月18日最初与伊斯渥尔斯基开始密谈，在其前日即12月17日本代办曾按第88号训令指示，面晤该大臣，其结果大体已以拙电第151号报告在案。彼时本代办得闻该大臣明确说明关于出售满洲铁路之传说纯属虚妄；并询问该大臣最近关于满洲形势尤其哈尔滨之事态不知有何趣闻否；该大臣答称，并无何种趣闻，哈尔滨事态迄无变化，今后有何情况当随时奉告。但当日夜间该大臣以电话通知本大使馆及敝宅，希本代办尽可能于翌日即18日午前11时赴外交部一次。本代办届时前往。伊斯渥尔斯基谓，昨日贵代办曾询及满洲有何趣闻，兹有较哈尔滨问题更有重大意义之新闻，即昨日与本代办会见后，彼接得美国大使一项提议，随即与本代办交谈，谈话内容已于第152号拙电中报告在案。谈话时，本代办要求将美国提议备忘录之缮本送与一份，该日午后，该缮本已做为极密文件应约送到。美国大使之公文日期为12

月16日。据该公文记载，关于本案以前柔克义与伊斯渥尔斯基间似曾有某种交谈，伊斯渥尔斯基告知本代办谓，于接得本公文前，曾就满洲之清国主权及机会均等问题与柔克义进行接触，但关于根本改变满洲铁路情况之意见，于接得上述公文后始获悉。

本代办曾将上述事实与其他方面之消息综合考虑：去岁本野大使于10月27日机密往第50号公文中所谈俄国政府中存在之欲出售一部分东清铁路之意见，于财政大臣柯柯曹夫赴远东旅行后，已撤销提案。据经常为本馆搜集机密情报之库兹明斯基直接闻财政大臣谈，财政大臣视察满洲之结果，政府一致认为：第一，东清铁路不仅将来收支足可相抵，目前放弃该路实际上颇多不利，且在政治上将使俄国对清国丧失威信，断不可行；第二，担心日俄有于满洲发生冲突之危险，实属毫无根据之臆测，亲清疏日实为异常错误之策略，今后宜以亲日为主，再依此决定对清态度。此点与外相伊斯渥尔斯基之意见完全一致。因有此情况，故外相一接到美国提议，即毫不迟疑企图与日本政府采取同一步调。

尔后，奥国驻俄大使馆参赞希拉基于1月14日〔俄历1月1日〕为祝贺新年赴皇村别墅途中，在火车内与本代办偶处一室，据该参赞秘密向本代办谈，闻听最可靠方面传说，俄国阁议已满场一致决定拒绝美国建议。数日后，上述库兹明斯基向本代办提出情报谓，俄国各国务大臣对美国提议一致反对，并无不同意见，但就此案之交涉是否决定与日本采取同一步调一事则稍为踌躇，总理大臣斯托雷平并未立即决定，由于柯柯曹夫之积极主张，阁议决定采用外交大臣意见。此外，美国大使馆在向俄国提出本问题时所采取之措施似亦极其笨拙，伊斯渥尔斯基曾几次对此流露出不满之意。对彼之数次谈话综合观察，首先，由于美国对俄国之提议仅系满洲铁路之第一种方案，嗣后彼由当地法国大使秘密得知对法国政府之提议以及由本代办秘密得知对日本政府之提议，均包括

各种提案在内，且具体陈述锦瑷铁路一事，因此彼甚感不快。彼曾对美国大使谓，美国对各国之提议内容颇不一致，但美国大使对此毫无说明，突于12月29日声称，美国代办于12月16日公文中所提出之备忘录并不完全，故特再提出完全之备忘录，此种错误完全由本人自己负责，同时亦未说明其他理由，故彼谓对美国大使之此种举动甚难了解。以后该大臣应本代办之请求将上述美国大使重新提出之备忘录抄件抄送前来，对此伊斯渥尔斯基谈称，上述后一备忘录之词句与对英国政府提出之备忘录完全相同，恐系将向英国提出之备忘录抄送前来，即成为对俄国政府提出之备忘录，此种作法尤为离奇。窃唯美国大使或系得知俄国政府中有一部分人士持欲出售东清铁路之意见，于是先向俄国仅提出铁路中立问题，如交涉进行顺利，拟先使俄国同意收购该铁路之提议，依此将该计划之实施向前推进一步，然后再向日本提出同样提议。在此期间，美国大使曾努力探索俄国政府对该提议持何态度，但伊斯渥尔斯基只称待考虑后答复，并谓彼个人意见认为，关于本案日本终难同意放弃南满铁路，仅此一事即足使该计划毕竟毫无实现之可能。

伊斯渥尔斯基最初似即有决心拒绝美国关于满洲铁路中立之提案，但却有迹象说明，彼对关于锦瑷铁路以及以此为基础将来再向前发展之所谓美国提案第二案，当初即颇为踌躇不决。最初本代办遵照来示将美驻我国大使向阁下递交之提案内容秘密通告该大臣时，该大臣曾询问日本政府意见如何。本代办谓，依个人私见，帝国政府大概不反对修筑该铁路，或者提出条件要求参加；该大臣似颇感意外，并谓锦瑷铁路显然与南满铁路平行，一旦竣工岂不对南北联络线之南满铁路之业务产生严重影响。本代办谓，倘仅以目前状态中之南满铁路利益为标准进行考虑，无锦瑷铁路较有锦瑷铁路固属大为有利，但甚至法库门铁路问题，如阁下所知，尚招来种种议论；因此关于锦瑷铁路问题，帝国政府不能只顾局部利害，

而必须广泛考虑各种情况,比较利害得失,始能决定态度。该大臣谓尚希了解日本政府意见。以后根据训示将帝国政府关于本案意见向对方说明时，对方虽对我方意见及有关理由之说明似有充分了解,但对此决定由利害观点考虑是否得当一点似仍不无怀疑。以后俄国政府确知我方已有上述决定,并经帝国政府催促,已意外迅速做出决定,关于锦瑷铁路提议原则上已表示接受,关于将来其他问题保留充分行动之自由。后于1月12日之会见中,告知本代办谓,答复方案已拟就，并于该日午后将俄文稿抄本送交本代办,后于18日复将法译缮本送来。俄国政府似此决议之速实出于不通晓内部情况者之意外，现充任本案当事者之美国大使馆参赞斯凯雷尔于本月13日曾告知本代办谓，据闻俄国政府认为对本提议有进行最慎重考虑之必要,将由各部代表组成委员会进行审议,须经数月始能接得回答云云。此外,东清铁路会办文策尔亦颇为担心,曾对本代办谓,日本因何不对此进行反对,该铁路竣工之日欧洲与清国之联络将几乎全部移往该线，则南满铁路岂不遭受重大打击乎？并对本代办之发问答称,俄国方面鉴于在北满之特殊地位,需要慎重研究,利害关系实属甚大,尚难表示任何确定意见,并对报载北京电报谓以五千万两借款充此基金一事认为无利可图。

以后由外相伊斯渥尔斯基处得知英、法、德等国关于本案之态度，因与我帝国大使向本代办转送之电报大致相同，故未另行电告。其中俄国驻德大使奥斯丁·沙金男爵关于德国态度之电报只谓,德国政府原则上赞同美国提议,观其文词,极端冷淡,实难发现有左袒或支持本计划实施之态度。最近会见时，本代办关于该问题询问伊斯渥尔斯基谓,有人认为美国似乎首先与德国协商,后向各国提议,高见如何？伊氏答称，关于此点虽未闻悉任何消息,但由德国对美提议迅速表示赞同一事观察，颇令人怀疑以前或曾进行秘密交涉。

最后权举一事（此实为本案之间接结果）谨供参考。俄国社会对日感情逐步有所好转，近数月来在社会上喧嚣一时之日俄间发生危机云云之传说已日趋消沉，在社交场所，俄国文武官员对帝国官员之态度逐渐趋向和睦。据当地《泰晤士报》通讯员威尔敦秘密告知，关于日本在满洲之积极行动以及购买军需品之报道，此类报道在社会上曾引起喧嚣一时之日本具有不轨意图之传说，由于美国提议公开之结果，已有出人意外之极大好转。在有权势之社会中流传一种意见，即日本之锐意经营满洲以及大力充实军备，并非对俄进行战备，乃系具有先见之明，虑及美国怀有野心而采取之措施，其购入鱼雷，与其谓系对俄进行战备，毋宁谓乃对美进行战备，较为妥当。特此报告。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第437—440页

## 栗野驻法大使致小村外务大臣函

(1910.2.9)

法国外交大臣关于美国对满洲铁路提案答复美国驻法大使之情况已电告在案；本日会见外交大臣时，该大臣已以1月26日另纸缮本之书面答复美国政府，兹为供参考，特将该缮本手交与本使。该缮本中关于锦瑷铁路部分已于今日电禀在案，兹特将缮本全文送上，敬希查阅。

法国政府对美备忘录复文

(1910.1.26)

法国政府对接得1909年12月27日关于满洲之备忘录以及请求上述备忘录所载各国同意之提案，享有对美国政府表示谢意之光荣；该提案系有关适用于现有铁路之国际制度及预定于锦州、瑷珲间修筑之线路。

列国欲在满洲维持门户开放机会均等之希望，法国政府曩即赞同；此时，复毅然表示尊重清国主权，法国政府尤感欣慰。法国政府认为日俄两国在满洲之权利与特殊地位为国际公法之组成部分即条约所规定，而该二国于遵守该条约方面从无懈意，故相信上述诸原则不能危及日俄两国在满洲享有事实上之地位。根据上述情况，法国对合众国政府拟将满洲铁路置于国际管理监督下之第一提议，倘关系最深之日俄两国不互相一致放弃在满洲之既得权利并赞同美国提议，则实难表示同意。

对于政治上及理论上之利益，因碍难评定，姑置不论，即暂将实际须偿还列国之公私方面之物质经费进行概算，亦感困难，清国恐将不免在财政上有过重之负担。

检阅合众国第二提议(由国际承担修筑锦瑷铁路)之内容，法国政府认为尚符合关于修建清国铁路之列国协商制度，此制度曾经法国同意并经清政府予以承认，故法国政府于时机到来之际，将于按照经费分担额获得利益之条件下，表示赞同。

但须在关系最密切之日俄两国确认并同意锦瑷铁路修建问题对该二国在条约上所享有之权利不发生政治、战略或经济影响，可在同一商业地区进行之前提下，法国始表示赞同。

《日本外交文书》，第43卷，第1册，第441—442页

## 加藤驻英大使致小村外务大臣函

(1910.2.15　　机密公第17号)

关于锦瑷铁路一案，于8日会见外务大臣爱德华·葛雷爵士时，在谈毕主要问题后，本使称，关于帝国政府答复美国就满洲铁路中立提议之情况日前业已通知，不知尔后关于此事美国方面有何消息否。该大臣答称，毫无所闻，关于日俄两国答复拒绝一事亦未接得美国任何通知，昨日前此返国述职之美国驻英大使来访，据

彼当时谈话语气观测,美国尚未放弃此项计划,似仍有设法完成此项计划之意。予谓,关于将来拟建铁路采取各国共同经营原则尚可,但关于已建铁路,日俄两国至今已花费巨额资金,并牺牲许多生命,如将此亦纳入共同经营范围之内,在特许年限期间未满之今日,恐将难以实行;所谓门户开放、机会均等,据本人理解,系指对本国人、外国人不设差别待遇,运费亦无差异,在诚实遵守此项原则期间,外人即无容置喙之余地。

上文之简要内容已于第 27 号电报中呈报在案,兹特详报备考。

《日本外交文书》,第 43 卷,第 1 册,第 442 页

## 伊集院驻清公使致小村外务大臣电

(1910.2.16　第 47 号)

由某方入手之清国驻俄公使来电如下:

昨日面晤俄国外交大臣时,探询其关于铁路中立问题之意见,彼意似认为倘在新疆、西藏、蒙古地方获得特殊利益,可在东清铁路方面进行让步。此事关系极为重大,我方究应采取如何态度,特望政府考虑。详情容后再报,特此电告,谨供参考。

《日本外交文书》,第 43 卷,第 1 册,第 443 页

## 满洲铁路中立问题经过概要

(1921.8　日本外务省)

明治 42 年 12 月,美国先对日俄两国后对英法德三国提出了满洲铁路中立的建议。由于内容重大,和提议的方法时间过于突然,世界为之震惊。但如从历史上考察美国同满洲铁路的关系,可以看到,其由来已久。

美国着眼满洲铁路之滥觞,始于日俄战争时期。明显的事实

是,明治 38 年美国大资本家哈里曼向我国政府提出日美共同管理南满铁路，以作为其夙所怀抱的开辟环球交通计划的一部分。关于此项交涉的始末，已在“哈里曼环球交通计划”概要中叙述。后来，明治 41 年纽约资本家色弗致函横滨正金银行总裁高桥是清(12 月 20 日)，告知俄国驻日财务官维仑肯归国途中访问了色弗，言及如以美国为发起者组织国际辛迪加,一并收买东清、南满两铁路,则俄国对这一提案将善意地予以考虑。色弗还告知,深受美国政府重用的某人,提出为使清国迅速收买东清、南满两铁路而向清国提供资金的方案，并且他已接受该方案的起草工作。因而来信商讨对该人采取何种态度。高桥总裁为答复而征求小村外务大臣的意见。该大臣请总裁复电：关于满洲铁路，帝国的政策已经决定,无变更余地,因而色弗以不参与此事为上策。然而，色弗在尚未接到该电的 12 月 28 日来信称，以清国同时获得东清铁路所有权为条件,允许该国收买南满铁路的方案,是值得日本政府认真考虑的问题,另外,还列举了几项日本可享受的利益，进行劝说。但因本件已发出复电，故高桥总裁对上述再次提议未做任何处理。再有,明治 42 年 10 月,因传闻俄国政府内部有出售东清铁路的意图,并已向清国政府提出交涉,驻俄大使本野便向俄国财政部信用局长达皮多夫询问是否属实。该氏私下告称：上述传闻不仅属实，而且提出此项建议者，即该局长本人；这是因为东清铁路入不敷出,年年只使国库蒙受巨额损失,认为莫如不待条约期满即售与清国政府为上策,因此,曾一度向清国提出出售的建议。但该国以无资金为理由而拒绝，于是俄国财政部又秘密向美国资本家进行交涉。哈里曼曾一度经手,以得到某种特权为条件,提议收买东清铁路,后因哈里曼死去,遂完全作罢。

顺便说一下,这是否为俄国政府的既定方针,值得怀疑，特别是在黑龙江铁路尚未完成之际,如立即放弃东清铁路,该国陆军部

内无论如何不能同意，但很明显，至少在财政部内是有过上述意向的。

另外，当时俄国财政大臣的远东旅行，有理由相信是以考察东清铁路为主要目的的，故乘该大臣返回俄京之机，帝国政府令本野大使探询对出售东清铁路问题的意见。该大臣称，自己宁可说是东清铁路的保护者，该铁路如果去掉与铁路本身完全无关的费用，例如警备队费、附属地行政费、领事馆费、学校费，等等，不会发生很大的亏损，今后并非是绝望的。再者，据随同财政大臣旅行的东清铁路副总裁文策尔向新闻记者谈称，将海参崴这样重要的地点与俄国本土相联系的唯一铁路委诸外人之手，我们即使无心也不会这样做，并说明东清铁路状况将逐渐好转。

如上述可知，美国与满洲铁路的关系如从历史上加以考查决非浅薄，它的中立化建议也绝非偶然。不能不看到，该建议所以在明治 42 年 12 月提出，是与锦瑷铁路有密切关系的。锦瑷铁路借款预备合同是明治 42 年 9 月由奉天总督锡良与司戴德及保令公司签订的。然而，当时清国政府一则考虑对日关系，一则以该计划终难收支平衡为理由，未予赞同，尽管司戴德等热心活动，也未获批准而陷入停顿状态。无疑地，司戴德一派是以满洲铁路中立化建议为好饵图谋促成锦瑷铁路问题的解决。据闻，在美国提出中立化建议的当时，清国业已决定同意锦瑷铁路借款预备合同，第二年，即明治 43 年 1 月便可实现，从这里不难窥知其内情。

关于锦瑷铁路问题另行叙述，以下拟叙述一下满洲铁路中立化建议问题。

明治 42 年 12 月 18 日美国驻日大使欧卜伦致函小村外务大臣，告知清国与英美资本家之间业已签订锦瑷铁路修筑与借款预备合同，说明对于使日本及其他第三国加入本件的问题，当尽力

取得清国的同意，同时就满洲铁路的处理，大致拟定如下两个建议：

第一方案　为使清国完全享有在满洲的一切权利，和实现门户开放机会均等政策，将该地区的一切铁路收归清国所有，所需资金由各国筹措，各国享有这些铁路的修筑和运用等权利。

第二方案　英美两国诱导不反对满洲商业中立的有关国家，在各国共同合作之下，参加出资和修建锦瑷铁路及将来商业发达所需要的铁路；同时，现有铁路如有可供列入本铁路系统者，则向清国提供其赎买所必要的资金。

美国的满洲铁路中立化建议，也同时向英、法、德、俄各国提出，至其内容似乎不尽相同。如对俄国的建议缺少向我国提出的第二方案，后来（12月29日）又作了补充和订正。又如对法国的公函，只提满洲现在铁路，没有“将来”这样的字句。

明治42年12月18日，落合驻俄临时代办应俄国外交大臣之请，在俄国外交部面会该大臣。据报称：该大臣曾告以俄国接获美国的将满洲铁路完全中立化的建议，并说明其内容，同时表示希望，对本问题关系最深的日俄两国如欲求得一致态度，即应在回答美国之前，事先由两国进行磋商。对此，帝国政府乃训令落合代办向俄国外交大臣提出意见：关于本案，日俄两国的利害关系最大，而且两国的利害完全一致，故切望两国政府在回答美国之前，互相坦率地交换意见，以协商保护两国共同利益的方法。结果达成谅解：两国共同答复草案拟定后，应进行充分的磋商。

此后日俄两国在该问题上始终保持协调，两国利害的一致又促进了两国的接近，至明治43年7月，终于签署了第二次日俄协约。

12月30日，帝国的答复草案拟定后，电令落合驻俄代办密示

给俄国外交大臣，征求他对此案的意见。答复书的要点如下：

一、关于锦瑷铁路，帝国政府原则上同意加入，但由于该计划的细节尚未了解，因而希望日后再讨论此事。

二、把满洲各铁路置于各国管理之下的提议，碍难同意。其理由是：

（1）与朴茨茅斯条约大相径庭。该条约旨在确立满洲的持久的稳定状态，严格忠实地遵行其条款，是维护远东持久和平与安定的最高保障。

（2）鉴于满洲当前的情况，难以认为有必要把在中国其他地区无需创设的一种特殊制度设于满洲。

（3）在铁路经营方面，认为以各国共同经营制度代替一国专属制度为有利的说法，帝国政府碍难同意。

（4）在日本所属各铁路有关地区发展起来的工商业，对满洲的繁荣发展贡献极大。在发展工商业经营方面，实际情况是，已涌入很多日本臣民和大量日本资金，因此放弃能够保卫日本臣民企业的唯一机关，从对人民的信义和责任的角度说来是断难同意的。

上述论点虽是属于第一方案的，但也可以适用于第二方案。

俄国外交大臣对落合代办表示了对上述答复草案的个人看法。他说，锦瑷铁路问题俄国仍需考虑；同时提出问题：日本一方面表示同意锦瑷铁路，另一方面却对美国提议的第二方案，和第一方案同样加以反对，希望了解如何调和两者之间的关系？于是，又向俄国外交大臣表示：关于锦瑷铁路，帝国政府方针已定，对英国方面也根据这一方针进行周旋，因此，就帝国政府说来，加入该铁路已是确定不移的事，不可能予以变更；美国提出的第二方案不只限于锦瑷铁路一线，而是企图将来还修筑必要的各条线路，并使清国收买现有的一部分线路，以达到满洲工商业中立的目的，在其范

围和宗旨方面，与锦瑷铁路具有完全不同的性质，帝国政府断难同意旨在使我方态度受制于未确定的线路或收买现有线路以改动满洲局势的计划。

明治43年1月12日，俄国外交大臣再次接见落合代办，告以俄国的答复草案已拟定，说明其答复草案大体同日本的一致，只是对美国提出的第二方案稍有不同，不象日本那样表明断然拒绝，拟答复为：对锦瑷铁路并不反对，但关于将来的铁路，将在每次拟定计划时分别考虑其利害关系而决定态度，希望日本同意这样的回答，并把答复草案送交我方。

1月18日，我国的答复草案确定下来。除了对原案进行若干字句修改以外，还把原案中放到前面的关于锦瑷铁路一节做了修改，附记在后面。

“对该企业，帝国政府原则上愿意加入，但由于这一问题显然和贵函的主题有所区别，故必须在明确必要的细节之后，方可另行考虑”。

这样，同一天帝国政府便电令落合代办通知俄国政府：帝国政府对俄国的答复草案无任何意见；帝国的新回答草案只是作了文字上的修改，丝毫未变动原意；帝国政府拟在1月21日发出答复案，请俄国政府亦在21日前后发出。

俄国外交大臣对落合临时代办表示：对日本此次答复草案比上次答复草案更加接近俄国草案一事深感满意；但对锦瑷铁路问题日本政府所作的决定，在利害关系方面仍有不能完全了解之处，俄国政府也已决定在原则上不拒绝参加，但鉴于该问题对俄国有重大关系，今后根据情况发展，仍愿深知日本政府的意见。

后来，帝国政府又在新的答复草案末段关于锦瑷铁路部分中的“帝国政府原则上愿意”和“加入”的字句中间插入“同与本问题有关的其他各国一起”的字样。令落合代办向俄国外交大臣说明

此点，并乘机指出：帝国政府充分认识到俄国政府在此问题上所表现的友好精神；帝国政府深望，两国政府关于本问题今后仍应继续保持已往的关系，互相坦率交换意见，两国尽可能采取同一步调。该大臣对日本政府的周到的通告表示感谢，并称，希转达日本政府：俄国政府对两国今后的关系也具有同感，并决心本此方针努力以赴。

明治43年1月21日帝国政府按预定将答复书交与美国驻日大使；同一天俄国政府也发出了回答。但在同月25日，美国驻日大使来访小村外务大臣，说在接到帝国政府回答后，该大使接到美国政府关于本件的电令，电令说明了美国政府拟定该项建议的理由，这是在未接到帝国政府的答复时发出的，因帝国政府业已答复，本已无必要再向帝国政府提出，然而为了阐明美国政府的真意，应将其要点通告大臣，以供参考。当即将该电在大臣面前宣读，因大臣要求交出该电抄本，于是送来公函。

当时中国政府所以决定采取承认锦瑷铁路预备合同的方针，不难想像，其策略是：由于美国提出了关于满洲铁路的建议，便想用以取得英美两国的好感，以控制日俄两国势力，这不外是中国在列强争议之间企图侥幸而采取的以夷制夷的一贯政策。然而，以后伊集院驻清公使于明治43年1月10日由李盛铎处得到了如下情报：

“借美国力量排斥在满洲的日俄势力的想法，因袁世凯的失势而暂时受挫。因而一部分政府要人产生了拟以亲日方针处理满洲问题的倾向。此事虽然属实，但北京以外各地仍然是反日浪潮高涨，因此，对直接有关的当局来说，满洲问题实在是一大难题，日夜苦思，迫切地寻求某种出路。而所谓美中同盟派则乘此机会令其

在华中有很高名望的江浙全省铁路总理、江西督学使汤寿潜上奏：以提供经济利权来联合美国，借其势力，挽救外交上的危机是当务之急。政府审议该上奏之后大致同意。同时，正好利用美国对锦瑷铁路的迫切要求，取得美国的援助不但解决该铁路，而且收买日俄两国的铁路，进而从根本上解决满洲问题，在这种用意之下，已与该国开始商谈，并派梁敦彦到美国使馆委托此意。这是大约一个月以前的事，也就是此次美国提出建议的起因，云云”。

当秘密地向良弼及涛贝勒询问上述情报的真伪时，都认为是事实。

当时亲美派颇嘱望于美国的建议，他们似乎这样估计：俄国以出卖东清铁路后将其价款充作迅速修成黑龙江铁路之需是上策，因此，该国很可能采取这种方针，对象只剩日本了，而日本虽不欢迎此项建议，但现在的日本国情不仅绝不可能与美国冲突，而且由于美国的主张有列强的一致支持，日本万万不敢做出反对的答复，因而由于列强的压力，无疑终将服从美国的建议。

毫无疑问，中国所依靠的基础，是司戴德的策划。他当时作为企图在满洲发展势力的美国资本家哈里曼与摩根的爪牙，利用其驻奉天总领事的地位，参与锦瑷铁路问题而向中国各方面出谋划策，特别是运动那桐、梁敦彦等人以图诱导大局。可以看出，现在亲美派对日本和俄国的态度所作的推测，与司戴德的推测是一致的。

然而，如上的中国政策并非是清廷内部详加讨论的结果。当司戴德一派与那桐、梁敦彦等人的酝酿终于造成重大后果的内情逐渐暴露后，引起了清廷内部的不安，庆亲王、肃亲王及其左右等人一味辩解与此事无关，并尽力向日本表示别无他意。

加藤驻英大使按小村外务大臣的训令，在明治 42 年 12 月 23

日于英国外交部访问了代理外交大臣坎贝尔，说明美国建议的内容将推翻由朴茨茅斯条约所决定的事态，帝国政府无论如何不能同意。坎贝尔说明英国政府对美国的照会，虽尚未回答，但在原则上并无可以反对的理由，大致将按这个意思回答；还说明关于此问题葛雷外交大臣的意见是：日本政府可随意表示其意见，〔英国〕原则上同意美国的建议，但关于南满铁路可以保留。

同月25日，英国驻日大使来访小村外务大臣，说明上述葛雷意见的内容。对此，大臣说明我国除南满铁路干线以外，还与安奉、吉长、吉会各铁路有关系，因此以上各条铁路也有必要和南满铁路做同样的保留；不仅如此，由于美国的建议除目前满洲计划修筑的铁路外，还包括将来计划修筑的一切铁路，与我国有关的铁路，其利益将因此受到如何影响尚不明了，就想约束我国将来的态度，定出漠然架空的方针，帝国政府无论如何不能同意；并说明英国政府已声明不援助可能侵害南满铁路利益的铁路计划。

12月29日英国政府回答美国建议，但据称，该答复仅说明希望得知有关各国特别是日俄两国的意向，并未提到赞成与否。

我国答复美国的内容也通知了英国。2月8日加藤大使与葛雷会谈之际，曾探问以后美国方面关于这个问题的态度。葛雷大致说明如下。

从美驻英大使的语气中推测，似乎并未放弃此项计划，并将以某种办法试图实现，因此自己（葛雷）以为，对于将来新修筑的铁路或者可以采取有关各国共同经营的办法，既设铁路，日俄两国均花费了巨额资金，并牺牲了许多生命才有今天，如将这些纳入各国共管范围内，在尚处于专利期的今天，无论如何难于实行。所谓门户开放机会均等，按自己解释，是指对本国人和外国人不区别对待，也不规定不同运费而言，只要恪守此点，似乎再无容许局外人置喙的余地。

明治 43 年 1 月 12 日法国驻日大使来访石井次官，告以接到本国政府训令，让电告日本政府关于满洲铁路中立化建议的态度，并称法国的意思是，因与本问题有重大利害关系的日俄两国，同法国有同盟或 1907 年协约的关系，故法国政府在决定意向之前，要考虑两国的态度，以免发生龃龉。石井次官答以帝国政府尚未就本问题作出决定，但大概难于响应美国的建议。

但在 1 月 12 日栗野大使会晤法国外交大臣时，据说该大臣谈称：关于本问题已答复美国政府，只要日俄两国未予同意，法国政府不能申述任何意见。据称，1 月 26 日正式以公函回答了上述内容。

有的说，美国的建议是预先与德国商量好的，真伪不明。鉴于中国驻美公使在致外交部的密电中明确地传达了这个消息，另外，东三省督抚由司戴德所听到的也相同，因而以上传闻，勿庸置疑，至少有某种根据。

明治 43 年 1 月 12 日珍田驻德大使访问德国外交副大臣探询本问题时，据谈称：美国提案宗旨的主要之点在于门户开放，因大体与德国的远东外交方针一致，故德国约于一周前已对上述提案给以同意的答复。其次，1 月 18 日珍田大使会晤外交副大臣之际，该副大臣说明因美国大使言明英国业已同意，因而德国援例仅在原则上表示了同意。

〔以下是各国的舆论，略〕

日本外务省档案胶卷，P 10，P.V.M2，第 2659—2720 页

# 五、日本反对将“满蒙”路权提供给美国拼凑的新银行团

**满铁东亚经济调查局编《在中国的国际财团》摘译**

在这之前，美国由于站在日俄之间斡旋讲和，给它造成了不时干予满洲的机会。朴茨茅斯条约成立不久，美国铁路大王 F.H. 哈里曼提议日美合办南满铁路，同日本政府的谈判已经进展到交换备忘录(1905 年 10 月 12 日)的阶段，但因日本之庙议一变而终归泡影。

当时美国驻奉天总领事司戴德，曾得到哈里曼的知遇，出自在满洲扶植本国势力扩张商权的远大抱负，发挥其年少的锐气和天赋的才干，尽其所能地进行了这一策划。

另一方面，清国政府自团匪事件以来，财政已告枯竭，而且和中日战争前后一样，外国不轻易接受借款，以致陷入特殊的窘境，结果想出了穷极一策。

这就是用改革币制利诱外资。币制的改革，不但对清国本身，就是在欧美的对清贸易上也极为有利，因此，早就希望有此一举。

恰巧，由于美国近年来热衷于满洲发展，处心积虑地想帮助清国从满洲驱逐日俄势力，两者利害关系完全一致，清国遂首先拟向美国求助资金。

袁世凯当时正好在清廷大施权威，想拉拢美国控制日俄，借其成功以巩固自己的地位。因此任命心腹徐世昌为东三省总督、唐绍仪为奉天巡抚，使其与司戴德多方面进行磋商。

磋商结果，决定首先着手创设满洲银行。作为该行的创立资

金，清美之间交换了借入美国资本二千万元的备忘录。此事发生在 1908 年。这一年美国财界情况稍有好转，哈里曼便想进一步在远东开始活动，因此请求国务卿罗脱召回司戴德，准备令其与美国资本家就满洲投资问题进行商谈。于是司戴德携带唐绍仪的备忘录于同年 9 月归国。11 月唐绍仪也来到美国，他表面上是为美国免除一部分庚子赔款来向美国罗斯福总统表示谢意，实际上则是交涉借款。但在唐赴美之后，西太后和光绪帝相继逝世，袁世凯因政敌醇亲王开始摄政而下野，唐遂被召归国，借款问题自然亦告中断。

于是，美国进一步改变手法，即提出满洲各铁路中立化和修建锦瑷铁路两个问题，结果竟一时轰动了世界视听。"满洲各铁路的中立方案才是美国外交的真正目的，为达到这一目的，早就透露出传说的锦瑷铁路问题。换言之，这是以锦瑷铁路为手段强行要求满洲铁路中立。"这种评论，大体上道破了上述两者的关系。

〔中略〕

于是，锦瑷铁路问题便成了复杂的国际纠纷，因法、英两国都抱着支持俄国和日本的态度，美国终于陷入了孤立的境地。尽管如此，美国后来仍顽强地逼迫中国同其继续了一年以上的谈判，但也终归自消自灭。美国对满洲的企图虽然这样一再失败，仍未放弃原来计划，继续令司戴德出面顽强地进行策动，1910 年 10 月 27 日美国财团同清国政府终于签订了币制改革和满洲实业借款予备契约。

作为上述借款的债权者而代表美国财团的是：摩根公司、坤洛公司、第一国家银行和花旗银行。预定借款额为五千万美元以内，此款确定专供满洲实业计划和改革货币之用。

然而，由于美国迄今为止的对抗日俄两国的企图屡遭失败，并且感到在两国势力范围内单独投资有些不安，结果便着眼于利用

恰好为粤汉、川汉铁路借款而刚刚成立的银团，巧妙地拉入英、法、德三国，并使它们也共同接受此项借款。

回顾上述经过，大致可以注意到这一点：铁路借款和币制实业借款，两者虽然都是四国银团的事业，但在成立的动机上，其间颇有差异。就是说，前者是不堪竞争之苦的各国谋求相互协调的结果；与此相反，后者则是美国为策划本国对华的发展利用他国牵制日俄的结果。

于是，四国银团成立了二大借款，准备在中国大有所为，但不久由于革命爆发，清朝覆灭，借款遂暂停支付，以待时局的安定。

满铁东亚经济调查局：《经济资料》，第14卷，第9号，第24—28页

## 《在中国的国际财团》评述"美国之提议建立新借款团"

以前，威尔逊政府对于对华投资拒绝给以保证和援助，因而美国银团不得不从国际银行撤手；但以后由于欧战爆发形势发生重大变化，政府感到有必要制定关于对华投资的政策。

因为过去曾有过郑重的宣言，现在再回到国际银团里也有伤体面，所以决定不如重新组织对华银团为妙。对于前年财团方面的复归劝告加以拒绝，就是因为已经有了这种打算。

当时国际银团事实上不过是依靠日本单独支持而存在的，其他如英法等国财政均陷于疲惫状态，而美国的财力在国际上却正处于举足轻重的时期，因而美国相信，如以历来的门户开放、机会均等的口号组织新银团，各国一定会接踵而来，碰巧也许可以取得盟主的地位。果然，这一计划按美国的估计得到了胜利进展。

1916年，威尔逊政府再次考虑到远东问题，通知旧借款团成员：政府为了确保远东方面，尤其是中国的利益，怀有拟在新的并且较大规模的范围内奖励国民投资的计划，政府相信这是美国对中国的一种友好表示。

继而国务院向该业界公布了这一政策。因此摩根公司、坤洛公司、纽约第一国家银行、花旗银行等旧银团成员应政府的要求重新组织美国银团，要求对远东问题感兴趣的许多国内银行加入该银团。在银行的选择上，事先业已取得国务院的批准。

上述银团，当时计有三十六个银行(行名从略)，并指名由七个加入的团员组成担任实际业务的管理委员会。

于是美国银行团的组织成立，美国政府便得以大力采取第二步措施，这就是美国政府于 1918 年 7 月 10 日向英、法、日各国政府倡议：为援助发展中国公共事业，务希各国设法奖励援助本国银行团，组织新借款团。

满铁东亚经济调查局:《经济资料》,第 14 卷,第 9 号,第 58—59 页

## 美国国务卿致美国银行团公函

(1918.7.9)

敬启者，对 1918 年 7 月 8 日贵函，业经慎重考虑，因其中包括许多重要问题，故依次说明如下：

此次战争导致了英、法、日、美及其他各国一致合作的局面。在海外利害方面，各国的互助合作精神已经代替了激烈的竞争。形成这种状况的原因之一，是由于战争需要许多资金。无疑地目前已经缺乏可充国外投资的资金。

为了借款发行获得成功，需要国际协作时(事实上似乎必要)，假使英法的负担额，暂时需要美国和日本负担，恐怕也希望英法两国的援助。

该四国为在对中欧各国的战争中加强中国的力量使之更加活跃，采取什么办法，当然是有深远的利害关系的。当前日本正考虑在财政上给予援助。这些借款中的两项借款虽然可能是中国所希望的，但是它将直接影响英法国民的利害，不同他们这些直接有关

方面协议而进行交涉，当然不是明智的措施。

在此种情况下，由美、英、法、日四国银行业者组成四国银团，承担对中国政府借款的谈判任务，应该说是正确的。另外，本官还希望，中国财务方面的各项问题，都能按上述方法得到根本的处理。

各项借款条件，如果请示美国政府和其他合作国家的政府后，得到这些国家政府的承认，则美国政府没有异议。不仅如此，中国的福利和其他国家政府的正当利害关系具有共同性质，因此为了他们的共同利益，确信应保持密切和友好的关系。

在这里本官应明确指出：美国政府认为必须反对破坏中国行政权或损害该国主权的借款条件。

至于贵方所询，政府在出售公债时，是否有意说明该借款系由政府提倡发行的。在这里本官回答：政府提倡该项借款并在发行时将毫不踌躇地公开阐明上述事实。

美国银团的成员出让其现有借款优先权一节，考虑作为该团成员的条件是合适的。而向外国银团成员要求上述出让，则是美国政府权限以外的问题，如美国银团希望，美国政府在力所能及的范围内愿为实现这种出让而尽力斡旋。

现在，战争不仅使政府及其人民之间产生共同利害关系，而且消除了他们之间曾经存在的障碍，并使他们的谈判更加容易进行。由于我们在外国的利害关系扩大了，有必要预先考虑在对外国政府借款时往往会伴随着的危险性。另外，对外国必须相信借主在履行契约条款上的善意和能力，因此也必须考虑到，这种危险性常常是和对外贷款分不开的。

美国政府充分理解以上条件，奖励美国人民同外国政府之间进行互惠互利的自由交往，并为促进其便于实现，采取一切适当方法给予援助，并且迅速提出适当的建议，同时也愿意采取一切办法

尽量保障美国人民在外国履行基于善意所订立的公平的契约。我表示完全同意关于美国新银团应成为全国代表的提议，相信由此可以消除一切障碍的根源。勿庸置疑，国内各方面对这种企业都是感到兴趣的，并将欣然加入此次提议的建设性运动中来。但此事必须由美国银团妥善地加以组织，因此，进行组织时在确定之前，希首先将拟充当银团成员的名单申报政府。各位所表示的合作精神，令人满意。政府对本案怀有兴趣，并在此保证，为准备圆满地解决本案，拟提供一切适当的援助。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第881—884页

## 美国国务卿给日本驻美大使的信件

(1918.10.8)

关于本官同美国各银行就组织美国团体以援助中国财政之事往返的机密信件抄本，已于1918年7月10日随函寄上。阁下从往返信件中可以看到，敝国政府打算使新的美国团体代表全国，团体成员拟包括在中国有着现实利害关系的各银行和希望加入该团体并经政府及其他成员承认的各银行。嗣后有三十一个银行已参加该团体，它们真正代表着全国各个方面。

各方面一致认为，把团体中各成员所有的全部对华借款优先权和选择权一律移归美国团体共有，并将政府保证的将来一切对华借款，不论是行政上的或是实业方面的，全部视为团体共同事业，以此作为充当美国团体成员的条件是合理的。

以上只是美国团体的根本组织原则，在国际团体成立时，美国团体所属的一切借款自应移归国际团体共有，使之作为它的共同事业。在这里必须坦率地承认，在对华财政援助这一建设性计划方面，各国政府和民间所以产生共同利害关系实行必要的合作，完全是此次战争所赐。因此，美国政府殷切希望，同中国有着极大

利害关系，并且在目前能够对该国提供实际援助的日、英、法各国政府，在此项建议上与美国政府合作，并认为为同美国团体合作按同样原则组成各自国家的团体是适当的。敝国政府一直确信，只有依据这样的合作和原则，才能在中国和有关各国的共同利益方面收到最好的成果。

四国政府如能组成包括全部已经向中国贷款或将来准备向中国贷款的各自国家的团体，各团体成员又能把它所有的优先权和选择权，所附带的借款以及将来的一切对华借款，一并提供给其他团体成员共同承担，那么，以上计划就不致引起各该国家财团的反对。

与此相同，四国团体本身如能把它所有的优先权以至选择权，所附带的借款和一切对华借款，以及与之有关的将来可能举办的一切事业，与其他国家的团体合作，那么，必将给中国带来极大的好处，这也正是美国政府的真诚愿望。只有这样，中国才能享受到以中国福利为怀的所有各国的真诚援助。

美国政府当提出这一建议时，并不是没有考虑到所谓“五国借款团”的问题的。但美国政府并不因为建议组织新的国际团体就对五国借款团的权利加以任何干涉。美国政府只是希望此次组织的各国新团体应当和美国团体一样，扩大它的范围，把旧借款团成员及其他有要求加入的正当权利的成员网罗在内，以排除有害的竞争和利己思想，改用协调和互助的精神来适应中国更大的需要和机会。

对敝国政府的提案，有关各国政府已经提出了种种质疑，为了答复其中主要各点，随函附上备忘录一份，即请转达贵国政府，并希转请贵国政府给予善意的考虑和赞同，则不胜欣幸之至。

## 备 忘 录

美国政府对它最近向有关各国政府提议的对华借款总的计划方案在原则上获得极大欢迎一事，颇为满意。

各国政府对该提案的若干方面要求做进一步的详细说明。对此，美国政府拟答复如下：

一、最近成立的美国银团并不想回到原有的借款团，而是打算另外组织一个由美、日、英、法财界代表构成的新国际团体。

美国政府的提案认为，不一定解散旧借款团，只是希望各有关国家政府组织一个广泛的各自国家的银行团，此种银行团将不仅包括与旧借款团有关者，还将包括虽与旧借款团无关，但已经从事或即将从事对华借款业务者以及其他希望参加者。

美国提出这一建议时，并非是着重某种特殊借款，只不过是努力确定将来能广泛适合中国财政需要的一般活动原则。因此，未对借款数额、提供担保的收入和借款确切目的等项进行具体说明。这些问题须视此类问题发生时的具体情况加以决定。

美国政府兹特申明，如果以币制改革为目的的第二次或追加改革借款被包括在新国际团体的事业之中，不仅对该项借款，而且对于在英法两国团体仍然不便积极参加的情况下应进行商议的其他借款，美国团体也和上述追加借款一样参加；同时将毫不踌躇地劝勉美国团体与日本团体共同承担英法两国团体应该分摊的份额。

二、关于“团体成员现有的借款优先权为了中国或团体而放弃”的说法，首先只适用于有关美国团体或银行同美国政府间的协定事项。据此，美国团体成员所拥有的中国政府所保证的将来的对华借款优先权，将完全提供给美国团体，该团体再同国际团体共有这一权利。

美国政府认定，以提供上述优先权作为各银行充当美国团体成员的必要而又妥当的条件。有关各国政府固应同各该国家的团体分别达成协议，但美国政府认为，这种优先权不论其性质如何，不由各团体银行提供给其所属团体，就不能顺利地推行国际团体的业务。

三、美国提案的宗旨在于，不论是实业借款还是行政借款均应纳入新协定的范围之内，因为事实上划出各种借款的分界线是不容易的。而这两者又都属于正当的金融企业必须从事的业务范围，因此，有必要把它们从不健康的投机性的破坏性竞争中摆脱出来。美国政府的宗旨就是本着上述目的，扩大各国政府共同新组成的各国银行团的范围，把具有殷实基础并与该借款有关的金融业者完全包括进去。同时对于事前未经有关国家政府谅解而径行借款的独立金融企业不予支持。

关于1913年9月26日在巴黎举行的银行团会议和美国银团加盟决议的同意把实业借款除外的规约，由于美国银团在此以前实际上已经从该借款团脱出，没有反对的资格。但新团体成立之后，并非不可以重新考虑这一问题。

四、“可能侵犯中国的政治统治权和损伤该共和国主权的借款条件”，这一句只是对美国团体将来的活动而言的，决非说明旧借款团同中国政府或其他政府同中国人之间的现行特定契约正当与否的问题。美国政府不一定反对根据协商而确定的外国监督、收入征收和其他特定保障。关于根据特定借款的规定条款而聘用顾问，例如监督实行币制改革的外国人顾问等事亦同。

五、关于对俄、比银团及其对旧借款团所拥有的权利一节，看来它们尚无意就保留对旧借款团的有关权利或加入新团体等，采取任何行动。如前所述，它们未必预料解散现有借款团。另外，从目前的形势来看，此时不可能期待俄国和比利时会有效地组成借

款团。

然而，美国政府并非对加入新国际团体的正当要求有意漠视和拒绝。只是鉴于欧洲战争的经验，从实际的观点出发，认为首先把现在保持密切合作关系和最有能力提供对华借款的各国政府的利害统一调和起来，是当务之急，至于将来能够合作的其他友好国家银行的加入问题，留待日后考虑。

日本外务省：《日本外交年表与主要文书》，(1840—1945)，(上)，第468—471页

## 银行团代表会议决议

(1919. 5 于巴黎)

(一) 兹经决议，承认1918年7月美国政府对日、英、法政府的通牒及其以后的备忘录中所列的对华新借款团组织原则。

(二) 决定下列各项:

(1) 将来的借款事业和一切现存的契约和借款选择权将进行公募者，全部视为共同事业。但有关企业(包括铁路)的契约及选择权中，其事业已有具体进展者不在此限。

(2) 各国团体须将其所有或管理的此种契约及选择权全部提供给借款团。

(3) 各国团体应尽最大努力促使持有这种契约或选择权的其他当事者，把该契约或选择权提供给借款团。

(三) 各国团体宣言，各自国家的政府予以承认的政府在俄国成立时，即应毫不犹豫地考虑俄国团体加入新借款团的问题。

议长将该项决议副本送致俄国团体。

(四) 西门氏报称，已接到比利时团体希望作为主要团体成员加入新借款团的要求。对此，决定新借款团成立后给予善意的考虑。

此项决议的副本将由西门氏送交比利时团体。

（五）新借款团的各团体应以国家为单位。并且决定，各团体中的成员在新借款团的活动范围内，无论直接或间接均不得代表别国人民的利益。

各团体应根据正式契约文件组织起来。

各契约文件应分别送致其他团体。

（六）原则上承认，企业特别是铁路是整体不可分的共同事业，不应做部分的处理。各团体决定训令自己的代表和技术家为实现上述原则草拟共同计划。

（七）日本团体提出了参加湖广铁路借款问题。其他团体申明，新借款团成立后，日本团体加入时，将立即根据前项决议的条件，以与其他团体均等的份额提供给日本团体。

（八）本规约草案经朗读后予以承认，并决定在呈报各该国政府后，再由团体进行审议。

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第886—888页

## 日本银行团代表小田切万寿之助致美国银行团代表托马斯·拉蒙特函

(1919.6.18)

敬启者，关于就对华借款团问题同您在巴黎的会谈及本月16日您同巽氏的会谈一节，兹接日本团本部指示：对日本有特殊利益的满蒙地方的一切权利和选择权，必须从协定案所定的关于共同事业的规定中除外，至希察悉此情为盼。这是出于对上述地区在地理上和历史上有着极为特殊的关系这样的事实，而且上述特殊关系一向为英、美、法、俄各国所承认。就此，1917年11月2日贵国国务卿特向日本大使送交了函件，故希引起您的注意。并且，在签署中国善后借款契约、签署现有银行团规约之际，曾就下开事项作

了保留。

1912年6月18日，在巴黎六国财团会议上，在讨论关于应该发行的中国币制改革借款协定时，武内代表日本团体曾作如下声明，并且此声明业已载入当时的会议录中。

日本银行在该借款毫不损害南满洲及与南满洲接近的内蒙古东部地区之日本特殊权利及利益的谅解下，参加该借款。

特望慎重考虑上述事实是幸。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第894—895页

## 美国银行团代表致日本银行团代表函

(1919. 6. 23)

小田切万寿之助阁下:

敬启者，6月18日蒙赐函将接自东京之“关于日本有特殊利益之满蒙地方所享有之权利及选择权”之训令通知美国借款团，内情尽悉，并悉阁下已将致英国借款团之同一内容之书函送交汇丰银行查尔斯·阿基斯先生，将致法国借款团之同一内容之书函送交印度支那银行之西门先生。

鄙人现将与英法两银行团关于来函所述非正式商议后之一致意见通知阁下。鄙人等相信贵国银行团关于本问题有所误解。倘日本银行团始终坚持上述态度，则其对日本与新借款团间发生如何影响实属明了。满蒙系中国重要地区，如企图将此地区置于借款团范围之外，则鄙人等万难同意。据鄙人等所见，来函所称“特殊利益”与经济问题毫无关系。贵函所提问题事颇重大，金融团体实无权讨论，故鄙人已将此事烦请华盛顿国务院考虑，谅他国借款团亦将对该国外交部采取相同措施。

1912年6月18日于巴黎召开之六国银行团会议，固如来函所述，于当时会议记录上载有日本银行团代表武内先生之声明，但

同时该会议记录亦载有下述声明，兹录出供参考：

“英、德、法、美各国借款团不能同意或考虑上述声明，因银行团对政治问题无权过问。”

鄙人认为此声明适用于日本大使在 1912 年 6 月 11 日于伦敦对阿基斯所提出之意见。

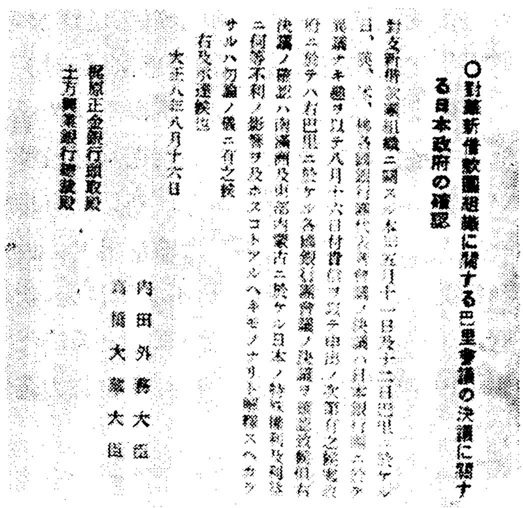
T.W.拉蒙特敬上　　1919 年 6 月 23 日

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第895—897 页

## 日本政府关于对组织对华新借款团的巴黎会议决议的确认

(1919. 8. 16)

关于组织对华新借款团的本年 5 月 11 日及 12 日巴黎日英美法各国银行团代表会议的决议，日本银行团没有异议的意旨，已以 8 月 16 日贵函提出。政府确认上述巴黎各国银行团会议决议。但无疑的，确认这一决议不能理解为，使日本在满洲及东部内蒙古



○對華新借款團組織に關する巴里會議の決議に關する日本政府の確認

對支新借款團組織ニ關スル本年五月十一日及十二日巴里ニ於ケル日、英、米、佛各國銀行團代表者會議ノ決議ハ日本銀行團ニ於テ異議ナキ趣ヲ以テ八月十六日付貴信ヲ以テ申出ノ次第有之候處政府ニ於テハ右巴里ニ於ケル各國銀行團會議ノ決議ヲ承認致候但右決議ノ承認ハ南滿洲及東部內蒙古ニ於ケル日本ノ特殊權利及利益ニ何等不利ノ影響ヲ及ホスコトアルヘキモノナリト解釋スヘカラサルハ勿論ノ儀ニ有之候

右及承認候也

大正八年八月十六日

内田外務大臣

高橋大藏大臣

横濱正金銀行頭取殿

日本興業銀行總裁殿

的特殊权利和利益受到任何不利影响。

特此通知

大正8年8月16日

内田外务大臣

高桥大藏大臣

梶原正金银行经理启

土方兴业银行总裁启

日本外务省:《日本外交年表与主要文书》,(1840—1945),(上),第503页

## 美国务院致日本驻美大使馆备忘录

(1919.10.28)

美国政府接得8月28日日本大使馆备忘录内开:日本政府对1919年5月11日及12日于巴黎为组织对华借款团所召开之日、英、美、法各国银行代表会议之决议,已予确认;但对该决议的确认,自不待言,不得解释为对日本於南满及东部内蒙古所享有之特殊权利及利益得发生任何不利之影响等因,已详加考虑。

美国政府对上述提议慎重考虑后,深感遗憾,对关于南满及蒙古之提议条款不能表示同意。美国政府不得不认为此项提议之保留,系对其他有关各国政府及团体以宽大克制之精神并以尽量排除烦琐纠纷之政治动机为目的所处理之计划,含有排他性之政治主张。美国政府无论从中国国民之正当感情出发,或从列强于中国所享有之利害关系角度进行观察,均不能不认为,倘借款团此时承认较从来适用于中国领土之势力范围原则更为广泛与苛刻,甚至其程度均超过中华帝国处于崩溃危机时期之势力范围原则,洵属一大灾难。

美国政府不得不认为,日本政府于采取此种态度时恐系误解借款团之目的,臆测他国政府有意侵犯在上述地区内日本所享有

之既得权益。但他国政府并无此种意图一事，由团体规章第一条所明确规定者，即"为借款团之共同利益所提供者只限于实际上并未着手实施之企业计划"等词句中，即可推知。

根据上述词句，理应解释为企业已经开始着手并构成既得财产权者（例如南满及四郑铁路以及抚顺煤矿等）已明确排除在外，对延长已通车铁路之现存优先权（例如延长四郑铁路至洮南府，延长吉长铁路至会宁等计划）亦均排除在外。因此，倘日本只出于保护既得权益之目的而主张保留，则借款团显然无意侵犯已存之实业计划，亦无意期待为共同利益而要求提供日本对既存企业继续经营之优先权，结果，所有一切之合法利益均予以保留。基于上述，美国政府相信日本政府在对某种特殊企业予以除外之谅解下，已能相当满足。总之，美国政府决不承认根据地理关系之保留，亦不赞助结果与借款团之宗旨背道而驰之行为。美国政府希望日本政府在日本之合法权益不因此而受到危害之充分保证下，使其银行团参加此次提议之借款团。

罗伯特·兰辛（署名）

于华盛顿国务院

满铁《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第926—929页

## 英国外交部致日本驻英大使馆备忘录

(1919. 11. 20)

日本大使阁下于9月1日曾将下述备忘录送交柯曾伯爵：

"日本政府确认美、英、法、日等国银行团代表于1919年5月11日及12日在巴黎为组织对华借款团所召开会议之决议。但自不待言，不得将对本决议之确认解释为对日本于南满及东部内蒙古所享有之特殊权益有任何不利之影响。"

尔后，珍田子爵在与柯曾伯爵会见之际，复按照接得本国政府

之训令就南满及东部内蒙古之意义进行说明。

英国政府对日本之上述说明予以最慎重考虑，结果认为该说明系主张将南满及东部内蒙古置于借款团活动范围之外，系地理的要求，实难同意。

正如8月11日送交阁下之备忘录中所述，同意在中国之广泛地区垄断通商上利益之要求，直接与借款团组织之根本观念，即撤除利益范围将全中国开放给国际经济活动之宗旨，实相抵触。

柯曾伯爵认为日本政府关于借款团之范围及目的有所误解，借款团决非侵犯已固定之利益。5月11日之团体规约第一条特别规定，实业计划（包括铁路）已具体实施之借款契约及优先权无需提供。新借款团之范围显然局限于对中国将来之企业投资，断不包括已确定之实业计划在内。

柯曾伯爵承认，在南满地区内之重要铁路及其他实业企业已由日本着手进行或正在进行中者，显然属于借款团范围之外。但东部内蒙古则不然。在该地区，日本虽取得关于铁路之优先权，但尚未开始修筑。日本政府关于东部内蒙古所提要求，实欲保留在广泛地区内之独占利益。该地区之南端事实上包括北京在内，已侵入河北境内，此种要求与日本屡次誓言遵守之中国独立及领土完整之原则不符。

由以上观点观察本问题时，日本政府自应同意改变其现今关于南满及东部内蒙古所持之态度，望毫无保留地，在与其他国家财团相同之基础上允许日本银行团参加新借款团。

毫无疑问，日本政府亦将考虑中国面临之不幸事态，认为对此种局势，有采取紧急措施之必要。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第902—904页

## 日本驻美大使馆致美国国务院备忘录

(1920. 3. 2)

我帝国政府对美国政府去岁 10 月 28 日关于对华借款团组织问题之备忘录已经慎重考虑。美国政府似认为，我帝国政府关于南满及东部内蒙古之提议，系主张在政治上享有排他权利或拟欲确立所谓势力范围。我帝国政府关于该提议之宗旨，特坦率提出我帝国政府之意见，烦美国政府考虑。

查南满及东部内蒙古一带地区与我国领土朝鲜接壤，其结果自与我国国防及国民之生存发生极其深厚而特殊之关系。因此，该地区之事业往往含有与国家安危有密切关系之问题。以是，日本始于该地区享有特殊利益并曾取得许多特殊权利。

帝国政府对新借款团组织之目的及宗旨向无任何误解与疑虑，得与列国共同协力通过该组织以增进中国一般之福利，最感欣慰。但正如我出渊代办于去岁 8 月 27 日面会第三副国务卿之际所详陈：将南满、东部内蒙古地区与日本国防及国民经济生存有巨大关系之事业，只由经济角度加以考虑，按此次新借款团之计划，委之于国际财团之共同活动一事，在保证国家安全及采取自卫方策方面，实难期其万全，故为我国舆论所断难承认。况俄国近来对东亚所发生之影响实属令人深感忧虑。现在西伯利亚之局面，正以急转直下之势向前发展，形势演变，或将引起危险局面，危及帝国安全及远东和平，而且此种危险势力并不无进一步在东亚全面进行跳梁之虞。鉴于此种危机迫在眉睫，帝国政府认为有必要进一步采取防止本国及远东危机之手段。而满蒙实为此种势力侵袭远东、威胁帝国及远东安宁之门户。在此种形势下，帝国政府与他国不同，对满蒙地方实有生死攸关之密切关系，为此，势不得不进行为我国家及国民之生存上所必需之特殊而正当之保留，此点确信

当为美国政府所谅解。总之，帝国政府关于满蒙提议之宗旨，如上所述，重点置于国防及国民生存方面，同时亦出于对远东全面和平之考虑；特别鉴于最近事态，此种信念益趋坚定。自不待言，倘不损及上述宗旨，自当与各国资本家于满蒙相互协力，决不忽视中国国民之正当愿望与各国在该地区之利益，决无某种意图，谋取设立任何地理区域，垄断经济利益，或在政治上主张排他权利，或确保辽阔之势力范围。务希美国政府对上述各点予以慎重而周密之考虑。美国政府表示同意，将上述该政府备忘录中所载在南满及东部内蒙古已开始经营并已构成财产权之事业以及与已通车之铁路有关之既存优先权（例如四平郑家屯铁路延长至洮南线及吉林长春铁路延长至会宁线），均列于新借款团共同活动范围之外，并阐明绝不侵犯日本之正当权益，对此帝国政府深感满意。现由确保国家安全之观点出发，将日本之主要正当事业列表于后，望勿列入新借款团共同活动范围之内。

去岁11月19日英国外交大臣曾要求珍田大使，对新借款团所拟实施之计划，从日本国防上之观点加以考虑，如认为有危及日本安全之虞时，为防止此种危险起见，可提出适当方案。美国政府恐亦与英国政府持相同意见，故现在帝国政府同意日本银行团在与其他银行团相同之基础上参加新借款团。同时根据上述意见，拟就下述方案与各国政府交换适当文件以解决本问题。

方　　案

日本政府确认日、英、美、法等国银行代表于1919年5月11日至12日在巴黎为组织对华借款团所召开之会议之决议。然而，如认为对南满及东部内蒙古之借款，有对帝国国防及维护国民经济生存之安全发生重大之危害时，帝国政府保留采取为保障其安全所必需之措施之自由。

一、南满铁路及其支线以及其附属企业之矿山因与贷款无关，当然不属于新借款团共同范围之内。

二、吉长铁路、新奉铁路及四郑铁路因已竣工并开始通车，属于新借款团规约第二条所谓已具体进行之事业范围内，当然不属于新借款团共同范围之内。

三、吉会铁路、郑家屯洮南铁路、长春洮南铁路、开原吉林铁路、洮南热河铁路以及由洮热线之某一点至海港之铁路为南满铁路之支线及附属线路，且鉴于3月2日备忘录中所载事实，均与南满铁路相同，与帝国国防具有重大关系，又为维护远东和平之基本铁路；此外复鉴于该铁路等为美国政府备忘录中所述之已通车铁路之延长线，属于日本之权利客体之事实，望勿列入新借款团共同范围之内。但日后实际募集公债时，亦须于欧美市场募集之。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第927—934页

## 美国国务卿致日本驻美大使馆备忘录

(1920.3.16)

美国政府已收到日本大使于1920年3月2日陈述日本政府就以对华贷款为目的之国际借款团组织之意见之备忘录，并经慎重考虑。美国政府对日本非就南满及东部内蒙古要求任何经济上或政治上之垄断权利一事，衷心感到满意。

但美国政府认为所提方案中之词句殊属暧昧，其性质亦无通融余地，表明日本政府仍有意拒绝美、英、法银行团为中国福利对该共和国重要地区之开发。此实属与中国之独立及领土完整之根本精神背道而驰之计划，不能不深表失望。

美国政府对日本方案中所表明之宗旨并非不表同感，但美国政府认为：第一、国家自卫权系世界就国际关系所承认之权利，从

而将此权利适用于某种特殊场合时无庸特殊陈明；第二、1917年11月2日兰辛、石井间所交换之公文，在词句中已承认上述原则。

因此，美国政府鉴于日美间之现存谅解以及日本与将参加借款团之各国间同样存在之谅解等特殊关系，认为无须忧虑新借款团将采取危及日本之经济生存及国防之任何措施。

基于上述，对危及日本重要利益之优先权将拒绝支持一事，乃系自明之理，日本亦应安心相信其他二国之诚意。如日本仍坚持以其他三国同意上述方案为前提条件，则只能产生误解。

加之，美国政府认为上述方案不仅实无必要，反而将使南满及东部内蒙古之地位与中国其他区域之地位区分开来，因而必将产生误解。况此种区分将使中国目前已酿成纠纷之事态更趋严重，因此美国政府希望日本政府考虑与美国及其他二国间存在之谅解关系，相信其他国家关于本问题之诚意，撤回其从前谋求取得明确保障之提议，因表明此种保障一事已有将来只能招致误解之虞。

美国政府对日本政府不惜列举其拟欲排除于新借款团活动范围以外之日本国民在满蒙地方之特定既得利益一事感到欣慰。但美国政府实难相信洮南热河间以及由其一地方至海港之预定线路，仅仅出于保障日本经济及政治安全之必要，或只对日本为紧急而重要之事业。

希望代表美国银行团之拉蒙特与日本银行方面代表间目前于东京商讨之结果，关于将满蒙地区之特殊企业排除于借款团事业之外一事使双方均感满意，并希望达成日本能无条件予以承认之完全谅解。

最后，美国政府目睹由于已往坦率交换意见之结果，即将奠定互相谅解之基础，足以使人相信借款团之组织即将完成一事，不胜欣幸。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第934—937页

## 日本驻英大使馆致英国外交部备忘录

(1920.4.14)

日本政府接得英国政府于1920年3月19日对日本就对华新借款团组织之提议再次坦率提出意见之备忘录,并经慎重阅读。日本政府对英国政府同意日本所提方案中之原则,即充分承认日本欲保障日本国防及经济生存安全之正当愿望,尽量满足日本希望一事,感到欣慰。

英国政府考虑上述提案之词句及性质,认为该案系表示日本仍有意拒绝他国参加中国重要地区之开发,认为此提案之词句不免使人感觉日本之保留与中国独立及领土完整之原则不相符合;并且在地理区域上作出之表示,复使人感觉似公开主张特殊之利益范围,关于此点愿与日本进行协商。日本政府认为此系基于友好精神所进之忠言;但日本政府提议之理由,主要在于相信表明日本之特殊权利及由接壤关系所产生之特殊地位实属必要而且有益,至于英国政府所谓该方案给人以上述感觉之处,日本政府却毫未虑及。

日本政府了解英国政府所忧虑者非日本提议之本旨,而为其形式。因此,日本政府反复进行慎重考虑,结果认为英国政府已充分承认日本政府提议之保障日本国防及国民经济生存之根本原则,复闻新借款团决不从事危及日本经济生存及国防之任何行动,而有关各国复欲以书面向日本政府保证决不赞同违反日本利益之企业,因此相信英国政府声明,欣然采纳贵政府之忠告,在其他有关各国政府亦同意英国意见之条件下,特撤回上述提案。

其次,日本政府曾列举其希望置于新借款团共同范围外之铁路及其他企业,英国政府对于南满铁路以西之三铁路有否由日本单独建设与管理之必要,表示怀疑。查洮南至热河线以及由该线

一处至海港一线两铁路，除以发展该地区之经济为目的外，复由军事见地即拟与中国共同防御由库伦方面入侵之外敌起见，始进行筹划者。但竟往往有人误解，以为此举威胁北京，日本政府对此实感意外及遗憾。关于此点，尚望英国政府深深体谅日本立场。日本政府考虑与各国之共同利害，同意将上述二铁路做为新借款团之共同事业，但鉴于日本对该铁路之特殊关系，希望英国政府同意下列二点：

一、倘日后新借款团计划将上述铁路向北延长至中东铁路时，则该路即成为往年日本政府对之提出抗议之所谓锦瑷铁路之翻版；因其对南满铁路影响甚大，故上述铁路延长线计划须预先通过日本团体取得日本政府之同意。

二、日本希望尽速建成上述两铁路，倘新借款团所属其他团体不欲出资，则日本团体在与其他团体协商后可单独负责修建。彼日将出现该铁路在某一处与京奉铁路交叉之现象，日本资本家为完成此一工作与英国资本家进行协商时，英国政府应充分进行斡旋，协助解决。

此外，关于目前日本享有权利之铁路，根据日美两国政府间之一致谅解，究竟应将何路置于新借款团共同范围之外此一具体问题，现美国团代表拉蒙特与日本银行团代表之间，根据日美两国政府间之相互谅解，正在东京进行讨论，当可圆满解决。据闻拉蒙特与英、法两国团代表之间有一定之谅解，日本政府将派日本银行团代表与拉蒙特进行协议，以解决此问题。

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第911—914页

## 日本驻美大使致美国国务院备忘录

(1920.5.8)

日本政府已于5月3日接得并阅悉4月29日美国政府对4

月3日日本政府备忘录之答复备忘录。日本政府相信美国政府于3月16日备忘录中所提之保障，对美国政府就撤回方案中特设之提议表示极大赞意并明确重申该保障一点表示欣幸。

日本政府就洮热铁路及由该路中一点至海港之铁路陈述两点希望，美国政府认为此系提出新建议，以为在有关四国行将达成协议之际再提出此新问题实属遗憾，特别认为日本对洮热铁路延长线计划之希望系要求日本单独享有特殊否认权，违反借款团之根本原则。但该希望决非日本政府提出新条件或新要求，只为避免他日误解起见，就素为美国政府所提之一般保障中所谓违反日本重要实际利益之企业之一实例而提出。从而本问题自然包括于上述一般保障范围之内，毫无疑问，借款团有关各国政府将以互信友好之态度而予以谅解。至于第二点系为慎重计，陈述要求有关各国就洮热铁路及由该路中之一地至海港之铁路之建设予以援助及协力之理由与希望，不外希望新借款团有关各国抱有共同合作之精神而已。

基于上述，日本政府现在并非就上述两点特殊希望要求美国政府予以明确之保证与赞同，只拟就此点取得有关各国对日本意见之谅解。日本政府相信由于美国政府一再申明之保障，已足可维护日本利益之友好精神，现在不再提出此问题，以期早日组成新借款团。日本政府只限于取得美国政府对上述意见之明确谅解，即拟对有关银行团代表成立协定一事予以援助及必要之承认。

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第943—945页

## 美国国务院致日本驻美大使馆备忘录

(1920.5.8)

美国政府接得日本政府于1920年5月8日对美国政府上月29日备忘录之答复备忘录，获悉日本政府已无意坚持其就洮南热

河铁路及由其一点至海口之铁路之两点提议，欲取得美国政府之明确保障及赞同，深感满意。

美国政府获悉日本政府拟对有关银行团间成立协定一事予以支援，并与美、英、法三国政府相同，在无任何条件与保留之情况下，对该协定将立即予以必要之确认一事，实感欣快。

美国政府对有关新借款团之根本原则及方针取得完全谅解与意见一致，以及银行团代表已可实现组成新借款团并对其所从事事业之细目进行研究一事，尤感满意。

美国政府可再次向日本政府断言：现已商讨完毕之目的，主要为拟在有关各国之相互利益及中国永远幸福之基础上，订立确保有关各国间之完全合作之协定。

美国政府以极大之期待对根据借款团之协定进行友好合作之将来予以注意，并确信此种实际上之共同努力将为两国政府开创友好协作之新时代。

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第 945—947 页

## 关于组织对华借款的梶原、拉蒙特换文

(1920. 5. 11)

日本银行团代表往函

敬启者，去年 5 月 11 日及 12 日在巴黎组织借款团时，如您所知，日美英法各银行团代表是以各自国家政府的承认为条件而签署决议和规约的。同时，日本银行团根据日本政府的训令，就本团对上述新借款团规约的承认条件，业于同年 6 月 18 日致函贵国银行团，谅您亦有记忆。

然而，前此关于借款团规约及其实行方面存在的稍感不明确各节，现在日本政府和本团已满意地完全消除。因此，在这里本团根据日本政府的训令声明，撤回去年 6 月 18 日的函件，与美英法

各银行团同心协力，并与各银行团在同一条件下承认该借款团规约；同时，得以就有关中国借款团的一般计划和目的表示衷心协助的意愿，殊感光荣。

美国银行团代表复函

敬启者，兹接5月11日来函，敬悉贵国银行团根据贵国政府训令，撤回去年6月18日函件，与美英法各银行团共同合作，并与上述各银行团在同一条件下承认关于组织对华借款团规约等情。本团对于贵国银行团及贵国政府业已澄清前此存在的稍感不明确各节，表示欣快。并且相信能与贵国银行团共同打开新借款团活动的前进道路。

关于在满洲和蒙古计划中的和已事实上着手进行的特定企业的地位，前此在协商中曾产生二、三问题，本团在此确认按下列所载与贵国银行团意见一致：

（一）南满铁路与其现有支线以及该铁路附属事业矿山均不属于借款团范围；

（二）洮南至热河铁路由及洮南至热河铁路某一地点至海港的铁路包括在借款团规约条款之内；

（三）吉林至会宁、郑家屯至洮南、长春至洮南、开原经海龙至吉林、吉林至长春、新民至奉天及四平街至郑家屯各铁路，均在新借款团共同活动范围之外。

本函虽为美国银行团所起草，但确信英法两银行团及英法两国政府对之亦会真诚赞同。至希传达本团对日本银行团所属各单位的敬意及对四国共同事业成功的希望。

日本外务省：《日本外交年表与主要文书》(1840—1945)，(上)，第511—512页

## 英国外交部致日本驻英大使馆备忘录

(1920. 5. 17)

英国政府已了解日本大使于本月10日递交与英国外交部副大臣之备忘录。

英国政府得悉日本政府于4月14日备忘录中所载第一点，即日本关于洮南热河铁路延长之意见决非提出新条件或新要求之意，颇感满意；英国政府对我同盟国就英国政府决无意采取危及其同盟国之重要实际利益之任何措施一事感到满意，亦感欣幸。

关于日本第二点提议，英国政府获悉日本政府只陈述其在实际修建洮南热河铁路及由该路至海港铁路时需要有关各国之援助与协力等情况，亦感满意。日本政府之所以坦率陈述以上希望，目的不外要求发扬既构成借款团之基础而又鼓舞其活动之普遍协力之精神而已，且关于以上二点并非要求以书面予以明确保障之点亦为英国政府所谅解。

英国政府兹再度明确申明：英国政府于3月19日由柯曾伯爵递交珍田子爵之备忘录中已宣称欣然给予一般保障，则日本政府已无须担心借款团将采取任何危及日本经济生存与国防安全之措施，日本可充分相信有关各国将诚心拒绝有危及此种利益之行动。

英国政府获悉日本政府就英国政府重新提出保障之友好精神予以信赖一事感觉欣幸，特别当有关政府间就借款团活动之根本意义达成完全谅解之际，获悉日本政府对银行团间之协定订立予以援助，而且决心予以必要之确认一事，最感满意。

最后，英国政府希望尽速付与日本银行团以必要之权限，尽速使有关各方获得永久而巨大福利之借款团成立与开始活动。

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第920—922页

## 拉蒙特谈话

(1920.8.8)

英美法三国没有任何异议承认了巴黎协定。然而日本政府对此却做了修正，曾令日本银行团声明：该借款团的范围必须将满洲及蒙古的一部分除外。

满蒙除外，使之自由，是违反全面合作精神的。因此，对西方银行团来说，对此显然是难以容许的。而且，它还惟恐将给日本以类似与维护中国独立相矛盾的政治地位，因此，从这一观点来看，也绝非英美法三国所能同意的。这一修正事实上是拒绝了海·约翰在中国的门户开放政策。

这既非其他银行团特别企图开发这一成为问题的满蒙地区，亦非企图特别要向该地区投资，只是拒绝同意该地区除外而已。

嗣后历经数月，在四国政府当中，美国政府成为主动者，为了使日本政府从特殊地位上退出，就此问题向日本政府送交了长篇的外交函件。

关于此点，一直未得进展，并且问题的解决，越拖越增加背道而驰的危险。

其主要危险，是延缓借款团自身的成立，并形成尽管中国再三期望有力的援助，而西方银行团却不能援助的局面。

其次，可以看出三国政府后来感到如果继续坚持其要求，恐将使日本主张在满蒙拥有政治上的特殊地位，因而极为不妥。

这样一来，由于依然存在着满蒙除外的难关，所以美国银行团经英法银行团和华盛顿国务院的同意，要求我去日本设法彻底探讨一下，日本银行团是否有意和其他银行团在相同条件下加入借款团。今年3月，我在日本逗留一个月，5月间由中国归来的途中又在东京逗留了一个星期。

于是双方的谅解有了进展，结果日本完全撤回保留，日本政府许可了该国借款团在不修改的原则下加入借款团。

在商讨本问题的前前后后，政府和银行团，为了援助中国，一直本着进行有效合作的唯一目的，热心地承担了这一工作。

日本改变了态度，当然是最值得欣喜的事情。由此也明确了有关日本目前财政政治的状况，有饶有兴味的地方。

我从最初就开始了解到：包括日本第一流的十八家银行和多数实业家的日本投资团的委员欢迎新借款团，热烈希望日本也不提出例外条件，拟成为该借款团的一个成员。

在我访问日本不久，以原氏为首相的日本政府向我声明了撤回对华投资满蒙除外的意旨。

通过在日本非常有势力的美国大使莫里斯的介绍，会见了日本内阁主要阁员和外交调查会会员。这些人士非正式地向我作证，表示赞成美国所提议的新借款团。

但是当时在日本，有着强烈反对无保留地加入借款团的分子。某日人曾向我说，那是所谓的军阀一类人物。

这些反对分子顽固地坚持他们的决心，企图使日本在满蒙地区的特殊要求见诸于明文。依我看，军阀的主张终于能够撤消的原因，是由于加上了两个联合压力的关系：第一是来自国内实业家及银行方面的督促；第二是由于英美法三国政府所持的一贯坚决态度。

三国的强硬态度，在我逗留日本进行长久的、困难的商讨的整个期间，对此问题的解决实际是大有帮助的。我了解到，在日本方面关于某些问题曾经有过重大的误解。

然而我们在东京商讨的结果，幸而消除了误解。

我们阐明了美英法银行团关于在满洲及蒙古没有任何危害日本经济利权及威胁国家安全的意图。

不仅如此，我们还进而决定了在南满铁路支线工程上，凡经日本之手事实上正在进行的，都予以特殊处理，按巴黎协定的最初谅解将其置于借款团范围之外。

满铁东亚经济调查局:《经济资料》，第 14 卷，第 9 号，第 81—83 页

* 编者注: 此谈话原载《纽约论坛报》。

## 日本外务省记述日美妥协经过

大正 8 年 2 月〔5 月〕11、12 两日，由美国银行团发起召开了英美法日四国银行代表会议，会上就组织新的对华借款团问题，做出了决议。但我国政府在承认该决议时指示日本银行团:"无疑的，确认这一决议不能理解为，使日本在满洲及东部内蒙古的特殊权利和利益受到任何不利影响"。我国银行团声述这一宗旨之后，英美法三国团体答称: 对此表示反对，但因事关重大，银团无权直接讨论，委由各自国家的外交部进行研究。从此，这一问题的交涉便移归各国政府之间进行。

对于我国的要求满蒙特殊利权除外的主张，大正 9 年 3 月 19 日英国政府向帝国驻英大使馆送交备忘录表示反对，同时声称:"为了尽可能地符合日本政府的希望，同时避免给人以这样印象，即好象公然承认特殊势力范围而划分特殊地区，英国政府可以毫不踌躇地以书面保证: 勿须担心借款团会采取某种措施影响日本的经济生存和国防安全；可以充分信赖有关列强的诚意，不会支持危及前开日本利益的活动。"

大正 9 年 4 月 14 日，日本政府通过驻英大使馆声明，对将洮南至热河线和从该线的一点起至海口线这两条铁路作为新借款团的共同事业并无异议，但是回顾这两条铁路与日本的特殊关系，关于洮热线向北延伸的计划无非是往年的受到日本抗议的锦瑷铁路的再版。因此，经日本团体的同意，当促进上述两铁路之际，新借

款团所属其他团体不愿出资时，日本团体与其他团体协商后得以单独实行。但英国政府回答称：对上述特殊关系的消极承认已相当充分，这种保留是不必要的。

大致同英国政府一样，同美国政府之间也有类似的公函往返。对法国政府是通过驻法大使馆通知了该案的交涉情况。对此，法国政府声称，在英美政府给予一般保证之下欣然参加。据此，帝国政府表示信赖上述一般保证，允许日本银行团加入新借款团。总之，帝国政府已经获得有关国家的一般性保证，即对影响我国国防和国民经济生存的满蒙事业，不能任其共同活动。至于这里所说的影响国防和经济生存是指何而言，这要根据今后发生的具体问题来决定。

如上所述，当帝国政府取得各国政府谅解之际，美国银行团代表拉蒙特来到东京，并同日本银行团代表进行了交涉。结果，拉蒙特与梶原间达成谅解，与日本银行团一起，并与上述各银团在同一条件下，承认对华新借款团组织规约。但关于在满洲、蒙古计划中的或已着手的特定铁路企业的地位，一致协议：

一、南满铁路与其现有支线以及该铁路附属事业矿山均不属于借款团的范围；

二、洮南至热河铁路及洮热铁路的某一地点至海港的铁路包括在借款团规约的条款之内；

三、吉林至会宁、郑家屯至洮南、长春至洮南、开原经海龙至吉林、吉林至长春、新民至奉天以及四平街至郑家屯各铁路，均在新借款团的共同活动范围之外。（1920年5月11日拉蒙特致梶原函）

由此可以看出，美国新借款团的意图，是在各国合作的形式下，以箝制日本的对华活动为主要目标，使日本吐出它在满蒙已经获得的既得权利。不过，根据梶原、拉蒙特协定，在日本获得的权

益中，只有洮南热河间和洮热间一地点至海港的铁路借款权(参照大正7年9月24日后藤外务大臣与章宗祥的换文)被提供给新借款团共同活动，特别是对于未来的新铁路借款，只有在不违背上述一般保证的限度内，日本才加入借款团的活动范围。因此，可以说美国的目的只达到一半。

根据1920年10月15日纽约各国银行团会议决定的对华借款团规约，日英美法四国银行团共同进行的对华借款，不分政治借款和经济借款，也不论是已经订立的或将要订立的借款契约，均一律包括在内。即：

一、对中国政府、中国政府各部和中国地方政府的借款；

二、对中国政府或中国地方政府所有和管理的公司、法人的借款；

三、对中国政府或中国地方政府保证的现在及将来的借款。

上述各项借款虽为借款团的共同事业，但其资金有必要通过公募进行筹集。而且，原有的实业借款，必须是事业尚未具体进行者。

这样，下列借款及其他投资事业，自然就不属于借款团的共同活动范围：

一、以中国人或公司为对象，并且未有中国政府和地方官宪保证的借款；

二、不依靠公募资金的一切借款；

三、原有的实业借款中事业已经具体进行者；

四、不是依靠借款关系者，如合办事业。

自不待言，如系违反上述日本政府与英美法政府关于满蒙所达成的谅解者，不能加入共同事业。

新借款团成立的结果，原有借款团均将其既得优先权提供为新借款团的共同事业。新借款团成立后，只有第一次善后贷款的

无利支付，在以保管盐税收入为目的限度内继续进行。新借款团成立以来，其真正目标范围虽很广泛，包括各种事业，但从所订条款来看，其视野主要集中在交通方面，过去的借款也以铁路为最多。

而且，未来中国经济的振兴，依赖于交通发展特别是铁路发展之处很多。但因铁路事业具有事实上的政治性质，中国方面不承认新借款团予以掣肘，并不受其束缚。然而，必须认识到中国内部经济实力仍很薄弱，如无大量外资很难期望得到充分的发展，同时，由于财政状况极端穷困混乱，使中国方面处于很难完全拒绝该借款团投资的困难立场。

中国方面的戒心加上中国的不断内乱，各国共同经营颇为困难，因而新借款团并未进行任何明显的活动。大正 13 年 7 月在伦敦召开了有关国家银行团会议，更换了上述借款团规约。迄今幸而尚保持其命脉。

日本外务省档案胶卷，P57，P. V. M23，第 1043—1058 页

编者注：这是 1927 年日本外务省编制的《满蒙铁路问题和外国关系》综合性资料中的一部分。

# 附：锦朝铁路修筑问题

## 日本驻华公使伊集院致加藤外务大臣电

(1913.2.5)

2月5日，俄国公使来访，谈称，根据本国政府来电，英国政府通知称，中国方面曾向英国资本家商议修建锦州至朝阳的铁路，希望了解俄国政府对此有何意见；俄国政府拟先询问日本政府的意见再作回答，因而向英国政府尚未做任何答复，并随即向本大使询问对该问题有何意见。本使答称，此事大约是迈耶斯归国时传回的，本人尚一无所知，不过如从经济上看，难以说是南满铁路的竞争线，因此如能得到一些份额，则同意此事也是一个好办法；但是，如从政治上看，却大有考虑之处。不管怎样，我想英国政府也必将同样地通知日本政府，因而不久必当有某种指示。特此呈报，供参考。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻俄代办田付致加藤外务大臣电

(1913.2.7)

阁下2月6日电示之事，据克萨阔夫向本官谈称，因此事主要属于日本势力范围之内，故在答复英国的备忘录之前，预先询问了日本政府的意见。但此铁路系修建锦瑷铁路全线的开始，如从俄国立场来谈，不消说乃是令人厌恶的事，何况关于修建铁路问题已有1899年的英俄协约。不过对该协约的解释，尚有值得研究之处。特此呈报，供参考。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻华公使伊集院致加藤外务大臣电

(1913. 2. 8)

阁下2月6日电示之锦州朝阳铁路一事，英国公使尚未向本公使作任何谈话，因而本公使也特别避免谈及。该铁路与锦瑷线相距不远，因此怀疑此二线之间是否有某种关系。2月7日从王正廷谈话中偶然闻知，孙逸仙曾透露消息说，试将锦瑷铁路稍加变更，改为齐齐哈尔到天津中经朝阳，另外在朝阳至锦州间修筑支线。据此可以推测，必定是一向与锦瑷铁路有关的英国资本团向孙逸仙进行交涉的结果，并且英国政府询问了俄国政府的意见。因此，已告知王正廷，本公使拟向外务省呈请，当孙逸仙访问我国时，务必就满洲铁路问题进行交涉。望阁下在孙逸仙到达时充分说服他，对于满洲铁路不要向更多的方面发生关系，应尽量同日本接触。

另外，本电内容不拟告知俄国公使，此点望阁下知悉。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻华公使伊集院致加藤外务大臣电

(1913. 2. 19)

阁下2月18日电示之事，即使照会中国方面也未必如何，故询问了英国公使。该公使称，待查阅文件后再做回答。2月19日据该公使谈称，此事有关者是中英公司，是迈耶斯交涉的总长为九十英里的铁路，据该公使所知，是以朝阳为终点。再者，据闻，俄国政府已回答英国政府并无异议。依愚见，该线路既然难以说是南满铁路的竞争线，并且以朝阳为终点，则目前还预见不到政治上有何关系，因而我方对此事亦无理由提出异议。所以，我认为可以在今后如从朝阳延长时，须重新与帝国政府协商的谅解下，予以

同意。

满铁东京支社：手抄件

## 日本阁议决定

(1913.3.5)

关于锦朝铁路问题对英国政府的答复草案

今由英国政府就锦朝铁路问题询问了帝国政府的意见，帝国政府深为感谢。

帝国政府仔细研究了该问题后，鉴于该铁路一如英国政府所知，实际上是经过与帝国有特殊利害关系的地区，故光荣地声明，在下列条件下同意修建：

一、将来该铁路延长时，须事先与帝国政府协商；

二、将来日本国鉴于经济和交通上的需要提议从南满铁路向内蒙方面修建支线时，英国政府应给予道义上的援助。

满铁东京支社：手抄件

## 俄国驻日大使致牧野外务大臣的秘密通知

(1913.3.17)

关于京奉铁路从锦州延长到朝阳问题，日前日本国将对英国的回答秘密告知，对此俄国大使对日本政府表示谢意。同时，接到本国政府训令，通知日本政府：俄国政府关于此事拟按下列内容答复英国政府。

英国人获得修建锦朝铁路的利权，是违反1899年英俄协定的，该协定中英国政府声言将不在长城以北为英国人或其他国人要求修建铁路的利权。但是，(一)如果将上述锦朝铁路视为英、俄两国向中国实业（也包括锦朝铁路）进行共同投资的开端，则俄国对此事毫不提出异议；(二)并且，不论在任



大正二年三月五日決定（閣議）

錦瑷鉄道問題ニ関スル英国政府回答案

今回英国政府ヨリ錦瑷鉄道問題ニ付帝国政府ノ意見ヲ問合セラレタルハ帝国政府ニ於テ感謝スル所ナリ

帝国政府ハ嘗テ本問題ヲ講究シタル結果該鉄道ハ英国政府ニ於テモ承知セラルル通リ帝国ニ於テ特殊ノ利害関係ヲ有スル地方ヲ通過スルモノナル事実ニ鑑ミ右契約ノ如キハ其ノ敷設ニ異議アルコトヲ言明スルノ必要ヲ有ス

一、将来該鉄道ヲ延長スル場合ニハ予メ帝国政府ト協議スルコト

二、将来本国ニ於テ経済上及交通上ノ必要ニ鑑ミ南満洲鉄道線路ヨリ内蒙古方面ニ鉄路ヲ敷設スルコトヲ提議スル場合ニ英国政府ハ之ニ経済上ノ援助ヲ与ヘラルルコト

南満洲鉄道株式会社東京支社

何情况下，关于上述铁路再行延长的问题，俄国政府在此保留日后表明意见的权利。

满铁东京支社：手抄件

## 关于锦朝铁路问题日本对俄国政府的回答草案

帝国政府对俄国大使阁下遵照本国政府训令于本月17日将俄国政府关于锦朝铁路问题的意见密示给帝国外务大臣一事，表示谢意。

帝国政府对俄国政府拟送交英国政府的关于锦朝铁路复函内容，原则上并无异议。但是，日前帝国政府之所以向英国政府表示同意该铁路由英国资本进行修筑，是因为该铁路仅限于短距离，并且考虑到它实际上不过是多年来与英国资本有关的京奉铁路的支线。因此，如果有英国以外的外国资本参加时，鉴于该铁路通过的地方是同帝国有特殊利害关系的地区，帝国政府现在声明，保留提议使日本资本家参加该铁路的权利。

满铁东京支社：手抄件

## 牧野大臣给日本驻俄代办田付电

(1913.8.20)

8月19日，俄国驻我国大使根据本国政府的指示，秘密送交大意如下的锦朝铁路问题后来发展情况的备忘录。

英国政府曾向俄国政府指出，中国政府根据1898年关内外铁路借款合同规定：该铁路敷设支线或延长线时，使用清国资金，如需要外国资本时，应由中英公司借入，已向该公司申请作为该铁路支线的锦朝铁路建设资金借款。对此，俄国政府业已回答：确信1899年英俄协定仍然有效，但是并不坚持主张履行该协定，同意在下列条件下以中英公司借款进行修筑：（一）将1899年协定中

的关于小黑山——新民厅支线的规定适用于锦朝铁路；（二）未预先征得俄国的同意，不得延长锦朝铁路。

根据此备忘录，可以认为，俄国已经撤回了该国资本参加的要求。但英国政府对俄国政府送交英国政府的备忘录的回答，从上述大使馆的通知中还不能详知，故如有可能希将英国的全部复函内容，通过适当办法探询清楚，如果还有关于此事的到目前为止的发展情况的其他情报，亦希一并来电报知。

上述内容以训令形式转电驻英大使。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻俄代办田付致牧野外务大臣电

(1913.8.25)

关于8月20日贵电一事，俄国外交部当事人私下告知本官的英国政府复函要点如下：

该复函分两次，第一次是4月13日，开头列出英国政府回答要点，接着做如下说明。

英国政府不能同意俄国政府的意见。此事原是出于中国政府的请求，而其根据乃在于1898年该政府与中英公司所商定的合同。该合同规定，中国铁路局创办的铁路企业，其投资由该公司供给，或由该公司发行公债。因此在1899年后的今天发生此事，岂能看成是特许。至于俄国提议的在对俄国有利害关系的中国一地区的实业拟由英俄两国共同投资一事，英国愿意考虑。但本案系出于中国政府的请求，并且其企图只是履行前已签订的合同，因此因履行该合同而产生的事业，应归属于签订该合同的当事人。另外，据英国政府了解，锦朝铁路最初一段虽与锦瑷铁路相近，但其目的不在北方，而在西部的多伦诺尔，大概将延长到张家口为止。

第二次复函在7月8日，目的是通知中英公司合同全文，特别

指出了该合同第三条第二项内容，还叙称：此次的锦朝铁路不准作为抵押品，该铁路的监理人应以华北铁路的官员担任，由中国政府自行修建，关于该铁路的条件应与新民屯铁路〔日俄战争前北宁铁路止于新民，故该路关外段称新民屯铁路〕的条件大致相同，等等；并记载：中国政府要求的款额是四十万镑，预定以现在的北京至牛庄铁路和新建铁路的收入支付此款。

虽然曾经要求发给上述两复函的原文抄件，但俄国认为不能随意将复函抄件交给外人，因而译出了上述要点。另外，根据当事人的口气，似乎没有多少争执的余地，不仅如此，由于此事对俄国的势力范围也不会有多大影响，所以俄国才向英国政府发去此次答复。

此电已转寄驻英大使。

满铁东京支社：手抄件

## 日本外务大臣牧野给驻英大使井上电

(1914. 3. 2)

关于3月1日贵电，如根据赤峰及热河地区的现行行政区划，确系位于直隶省内。但是，作为我方势力范围的南满及东部内蒙，都是基于地理上的区划，在这个意义上，帝国政府大体将长城以北解释为内蒙。另外，据去年3月驻俄大使电称，俄国政府对这种解释并无任何意见。

满铁东京支社：手抄件

## 锦朝铁路问题经过概要

(1914. 4月初旬)

大正2年2月6日，俄国驻日大使访晤加藤外务大臣谈称，准英国政府照会，内称：中国政府对中英公司磋商修建京奉线一支

线锦州(京奉线一个站,位于盛京省西南部)至朝阳(在东部蒙古卓索图盟内)铁路(长八十余英里),不知俄国政府意见如何等情。兹根据本国政府训令,请问日本政府之意见。加藤外务大臣答称:此事可能与往年的锦瑷铁路问题有关,待经过研究后再为奉答。2月18日,又据英国驻日代理大使奉该国训令通告:英国政府被有关方面询及对锦朝铁路的意见,对此,英国政府或将根据日本政府的意见支持该项计划。帝国政府经仔细研究后,于3月6日对驻日俄国大使声言:从英国方面亦接到上述私下通知,因此帝国政府鉴于该铁路通过对帝国具有特殊利害关系的地区这一事实,将复照英国政府:帝国政府在下述两个条件下同意修建该铁路:(1)将来延长该铁路时应同帝国政府协商;(2)将来日本拟在内蒙古地区修建铁路时英国政府应给以友谊的援助。3月7日,对英国驻日代办也作了同样的回答。两个条件之中,第一条是考虑到已往锦瑷铁路的经过,准备在将来提出把锦朝线延长到我方特殊利益地区东部内蒙古时,在是否同意方面保留一个为了维护我国利益采取适当措施的余地;第二条则是为了将来我方向内蒙古方面铺设满铁支线时预防英国的竞争,同时,在实施该支线敷设计划时将英国的态度引向对我方有利的局面。3月17日,俄国驻日大使访晤牧野外务大臣,表示:俄国政府拟回答英国政府,此事虽然违背1899年的英俄协定,但如能把它看成是英俄两国对中国实业进行共同投资的开端,则俄国将不反对,不过关于锦朝线延长问题,俄国将保留日后表明意见的权利。帝国政府经过讨论后,于3月20日复照俄国政府:帝国政府原则上同意俄国回答英国的内容,但帝国政府拟保留如下权利,即英国以外的外国资本如参加该项计划时,将提议日本资本参加。3月22日,俄国外交部远东科长对驻俄田付代办透露:日本资本投入锦朝铁路不仅为俄国所欢迎,而且日本如认为不便于投入俄国资本,则俄国撤销自国资本参

加的建议，亦并不介意。总之，俄国只是不喜欢美、德等国资本参加。3 月 24 日，英国驻日大使奉该国政府训令回答我国，内称：日本政府如约定对锦朝铁路不提出异议，英国政府也将承认帝国政府提出的条件；日本政府提出的第二个条件，英国政府理解为，日本政府和中国政府就修建备忘录所载铁路问题达成协议时，英国政府不提出异议。3 月 29 日，牧野外务大臣照复英国大使，指出英国政府上项解释是正确的，同时表明，帝国政府之所以同意用英国资本敷设锦朝铁路，是由于该铁路距离很短，并且是多年以来同英国资本有关的京奉铁路的一个支线，假如有英国以外的外国资本参加，则鉴于该铁路经过地区对帝国有特殊利害关系，帝国政府将声明保留提议日本资本参加的权利。至 7 月 22 日，英国驻日大使回答我方称：英国政府已考虑了日本政府所作的保留。

8 月 19 日，俄国驻日大使馆奉该国政府训令，送来一份关于锦朝铁路问题以后发展情况的备忘录。备忘录内称：英国政府对俄国政府指出，中国政府曾在 1898 年京奉铁路借款合同中约定修建该铁路支线或延长线应使用清国资金，如需外资即应由中英公司借入，锦朝线修筑资金借款就是根据这一规定而向中英公司提出的。对此，俄国政府在 8 月 15 日的备忘录中回答英国政府称，俄国政府虽确信 1899 年的英俄协定继续有效，但可以不坚持必须履行该协定，如按下列条件行事，将同意使用中英公司借款修建锦朝线。其条件是：（一）1899 年协定中有关小黑山新民厅支线的规定应适用于锦朝线；（二）非事先取得俄国同意不得延长锦朝线。

根据上项备忘录，好像俄国已经撤销了俄国资本参加的提议，但英国政府对俄国政府备忘录所作的回答，仅靠俄国大使馆通报似有不详尽之处。因此，帝国政府分别训令井上驻英大使和田付驻俄代办，向各该驻在国当局探询此点，经综合其结果判明：英国政府后来曾回答俄国政府，关于英俄共同投资，英国政府是乐于考

虑的，但锦朝线借款问题原为中国政府所请求，所依据的是1898年的京奉铁路借款合同，因而此次借款问题不外是履行既成契约，故由该契约当事者处理即可(指出该借款契约条款)。并且锦朝线的目的与锦瑷线不同，其终点在西方多伦诺尔，或将延长到张家口。结果，始终抱着让步态度的俄国政府就以上述8月15日的备忘录回复了英国政府。

9月4日，英国政府以备忘录答复了俄国政府8月15日的备忘录，指出俄国政府同意由中英公司修建锦朝线，英国政府极感满意；俄国政府主张，把1899年协定中有关小黑山新民厅支线的规定适用于锦朝线，英国政府可予考虑；根据1898年京奉铁路借款合同，英国将来拟修建铁路时必事先同俄国政府交涉；并表明，俄国政府对1899年英俄协定所持有的见解不能为英国政府所接受。

这样，尽管在1899年英俄协定的一般解释上，英俄两国政府的意见尚不一致，英国却似乎认为，俄国政府既对通过英国之手筹措锦朝线修建资金并不反对，就应该使令英国资本家开始筹集铁路建设资金。

满铁东京支社：手抄件

## 英国外交大臣致日本外务大臣的备忘录

(1914.6.10)

东京，加藤

帝国政府为了研究能在多大程度上满足比如日本大使在本月6日为准确地报道关于锦州朝阳间和北京热河间铁路政策而递交的备忘录中所表示的日本政府的愿望，已经查阅了日本政府过去一年半中有关这些铁路的信件。在锦州朝阳间铁路问题上，拥有权益的两国政府的态度，已反映在1913年2月17日帝国政府驻东京大使递交的函件、3月7日日本政府所做的答复和3月29日

牧野男爵的函件中。帝国政府不反对日本政府就信中所体现的总方针发表声明。日本政府如注意到今年3月3日和3月16日两国政府关于北京热河间、锦州热河间铁路问题交换的函件，就会证明所以做出这样的声明是有道理的：关于英国资本家已经获得这段铁路权益的报道不是事实，他们自知帝国政府在与日本政府通信之前是不会支持他们向英国提出申请的。帝国政府不反对做这样的声明。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻英大使井上致加藤外务大臣电

(1914.6.12)

6月10日英国外交大臣向本大使面交前电发去的备忘录时，附带宣称，有关此事的日、英两国政府的往返函件，希望仅止于公布要点。

满铁东京支社：手抄件

## 日本政府关于锦朝铁路等问题的声明

(1914.6.13)

最近以来，内外报纸上报道英国资本家已获得通过南满洲和东部内蒙古的某种铁路利权。查帝国在该地区早已拥有特殊利益，帝国政府为此已向列国做了声明，并为了维护和发展此种利益坚持不懈地采取了相应的措施，而且列国也谅解我国在该地区的特殊地位。因此，帝国政府确信，列国政府预先不同我方协商，绝对不能就铁路等有关经济或战略的重大企图给予自国资本家以援助。

去年2月，英国政府曾照会帝国政府称，中英公司拟将锦州朝阳间铁路作为京奉铁路的支线进行经营，不知贵国政府意见如何。

帝国政府经过仔细研究，考虑到该计划线仅有八十英里，并且是多年与英国资本有关的京奉铁路的支线这些事实，表示同意；同时，鉴于该计划线通过帝国拥有特殊利益的满蒙地区的事实，认为有必要做某种保留以维护我方利益。于是，帝国政府在同年3月给英国政府的复照中，一方面表示对该铁路无异议；一方面指出，将来延长该铁路时，应事先同帝国政府协商；如有英国以外的外国资本参加，也必须提议日本资本参加。英国政府回答谅解上述保留。

另外，本年2月间宣传的英国资本家就北京经热河至赤峰的铁路，正在同中国政府协商借款，和最近报纸关于英国资本家已取得锦州热河和热河北京间铁路某种利权的报道，帝国政府确信事实上完全是无根据的。

日本外务省编纂：《日本外交年表与主要文书》，(上)，第379页

## 锦朝铁路问题

一、大正2年中国政府向中英公司商谈修筑京奉铁路一支线锦州朝阳间铁路(约八十英里)的问题，为此，英国政府曾来照了解帝国政府意见(对俄国政府也同样对待)。帝国政府回答英国政府，帝国政府在如下两个条件下同意修筑该铁路：(一)将来该铁路延长时，与帝国政府协商；(二)将来日本方面在内蒙古地区修筑铁路时(经中国政府同意)英国政府给予友好的援助。该国政府回答谅解此点。英国政府由于获得日俄两国的谅解，便令中英公司交涉该项所需资金四百万元借款，大正3年该公司和交通部间签订合同(大正8年驻华公使来信)，不料欧战爆发的征兆出现，继而开战，这个问题搁浅。

大正8年4月，京奉铁路顾问技师开始实地勘查后，锦朝铁路问题复燃，但未得实现。当时修筑该铁路的目的虽然是为了连结米〔尖〕山子和三义栈等一带矿区，专供运煤之用，但英国的野心在

于使锦朝线向热河或经赤峰向热河延伸，与京热预定线连结，把辽西一带划入其经济势力圈内。因此，迟早必将发生延长该支线的问题（岸田事务官的意见）。如果考虑到洮热铁路某地到达某一海港的铁路和中国所希望的洮南、白音太拉、锦州线（锦瑷铁路的一部分）等问题，不能不认为修筑该支线对我方的利害关系是巨大的。

一、根据1898年8月〔10月〕10日京奉铁路契约第四项，京奉铁路管理局应自行修建支线，但若缺乏资金拟行借款时必须向中英公司申请，因此此次借款问题或许是基于该借款契约亦未可知，如果是这样，则必须特别考虑对新借款团方面的关系。

如前所述，帝国政府向英国政府申明只限于不发生延长线问题的情况下，才不反对修筑该支线（筹措资金），而这也只是日英之间的谅解事项，与新借款团的关系自当别论。

根据岸田事务官的意见：

(1)不能由于干线从借款团除外这一点得出该权益立即涉及支线的结论；

(2)鉴于帝国把洮热线和到达某海港的两条铁路提供给新借款团的精神；

英国也没有任何理由垄断该支线。

一、中国方面如以京奉铁路利润自行筑路，也将同我方既得权利——到达某海港的铁路形成平行线，结果仍将侵害我方权益。

不过，我方上述既得权利是借款优先权，作为抗议的论据未免薄弱。

实际是否应向英国或中国提出抗议尚需考虑，尤其是在中国自行修筑的情况下更是如此。但在这种情况下，无疑的有必要探索其所需资金的真实出处。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻华公使小幡致外务大臣内田电

(1919.4.28)

4月27日，据京奉铁路局长徐廷爵向船津书记官谈称，该铁路局不久将着手开采位于锦州以北的北票煤矿，修筑兼运该矿煤炭的锦州经义州到达朝阳的支线，目前正在测量，测毕即陆续开工。另外，据称预计该煤矿的产煤主要用于京奉铁路，其他详情待询问交通部后，再做报告。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻牛庄领事致外务大臣内田函

(1921.4.8)

锦朝铁路最初是计划作为北票煤矿(兴隆沟尖山子煤矿)的运煤线从大正8年着手测量，但因缺乏资金等原因，未得实现。然而开滦煤矿的采掘今后只能维持十年，因此必须把北票煤矿作为它的补充。作为京奉铁路支线的锦朝铁路开工问题已经提出，并正在顺利地进行着，最近的情况如下，请查阅，特此报告。

该函抄送驻北京公使

记：

(一)锦朝铁路修筑费以京奉铁路收入的一部分充之，不足时由交通部补助；

(二)今年4月1日开工；

(三)工程划分两个工区：

第一工区锦州至义州，第二工区义州至朝阳；

(四)第一工区测量及工程主任是交通部派遣的广东人技师徐凯生、梁镇英二人；

(五)第二工区测量及工程主任是交通部派遣的英国人技师法

兰提；

（六）第一工区主任技师和技术员十余人3月20日到达锦州，将铁路工程事务所设在锦州车站南马路街（事务所占十四间中国民房）；

（七）第二工区技师一行由天津来锦州并前往义州，准备在该地设立事务所；

（八）由京奉铁路总局派铁路用地收买委员，朝阳义州间已收买完毕；

（九）朝阳义州间因多山岳和荒地，地价很贱，每亩大洋十三元至二十元；与此相反，义州锦州间基本上都是肥沃土地，价格很难达成协议，多数情况是不肯出卖，陷于停顿状态；

（十）工程材料，从天津运到锦州木标六千根，枕木三千五百根，堆积在车站南端，今后各种材料将陆续到达；

（十一）交通部特派土地收买委员姜迺予4月2日到达锦州，与锦县知事协商，应与县吏、警察署人员一同说服沿线土地所有者，于3日出发；

（十二）4月4日午前十时该铁路总办梁镇英与各员共同在锦州举行奠基式，锦县文武官员列席；

（十三）土方工人三百余人和土方工具4月3日由天津到达，在铁路北侧搭席棚露宿；

（十四）预定四月五日起着手工程。

满铁东京支社：手抄件

## 日本驻华公使小幡致外务大臣内田函

(1921.4.21)

关于此件已于4月11日拍电报告在案。为此4月9日曾令西田翻译官询问正在我兵营收容中的前交通总长曾毓隽和次长姚

国祯，当时该人等谈话要点如下：

据京奉铁路契约（指1898年山海关至牛庄铁路借款契约）规定，在该铁路沿线三十华里以内，除非是中国政府自行敷设支线，如有需用外国资本的情况时，应由中英公司借入。可以称为上述予定支线的，除锦朝线外，记忆中还有二、三线。

锦朝线计划始于民国2、3年。京奉铁路的收入，几年来每年约有二千万元，其中除掉偿还借款本利等各项经费外，约有七百余万元的纯利。该纯利中，除按契约应交与中英公司二成外，余额考虑作为扩充京奉干线，即复线工程费（参阅本年3月5日往函）、支线修筑费以及开滦煤矿扩充补助费等（实际上近年来京奉线余利主要是通融为军费和行政费）。如该支线的修筑费也准备从京奉线的纯利中支付，即计划每年从京奉路纯利中支付一百余万元，总共工程、测量等费需四百多万到五百万元，约三年竣工。中英公司了解该支线修筑后经营上入不敷出，不仅如此，如前所述，中英公司除接受偿还的本息外，按契约还享有从该铁路收入纯益中取得百分之二〔似应为十分之二〕的利润分红的权利，该铁路如拟以京奉铁路余利修筑，就会给该公司带来减少所得分红额的影响，因为这种情况，该公司不愿着手该支线工程（据称是由于欧洲战争英国方面不愿从事这种铁路工程）。

然而，我们〔曾、姚〕鉴于各种必要，其中从日本来说，日本虽修筑满蒙各铁路，如不连结海口不能期望发挥充分效果，因此出于发展这种铁路的需要，也决心促成该支线。到去年春夏之际终于准备推进上述计划，正当此时，直皖战争发生，未能立即实行，着手有些推迟。最近，该工程好像已经着手，无疑地，估计与我们那个时候的想法没有多大差别。现任总长对此做多大程度的改变，当然是不知道的。

上述曾等说明中，仅就本馆所知，有的地方引用了该借款契约中见不到的条款，这不免是中国最大的暧昧之处，如与我满蒙铁路的关系，其真意就很难捉摸。另外，在这之后，令西田翻译官询问了现任交通部路政司司长郑洪年，该司长私下告知大意如下的内容。

锦朝铁路计划作为京奉铁路的一支线以中国政府的资金修筑，该资金从京奉铁路收入(去年度的收入据称是约一千二百万元)的纯益中支付，并非是从中英公司借款修筑。该铁路计划，几年前即开始测量，去年已决定着手此项工程，但因京奉方面的战争而推迟，今年春好容易才着手工程。全部工程费是四百五十万元，每年约一百万元左右，由京奉线纯利中支付，大约五年完成，工程由京奉铁路有关技师监督。

特此报告

本函抄送奉天、牛庄

满铁东京支社：手抄件

## 关于锦朝铁路问题

一、锦朝线的建设，是民国3年京奉铁路管理局取得交通总长梁敦彦的同意，依靠英国资本着手进行的，交通部与中英公司即将签订四百万元借款契约时，不料欧洲战争爆发而顿挫。

二、其后，至大正8年该铁路问题复燃，上述契约的签订问题虽被提出，但是是否成立，没有见到记载。

(以上是大正8年7月3日北京满铁公所牛岛的报告)

三、大正10年3月，该铁路修筑工程开始，同年10月通至义州，开始办理一般客运(铁道省调查)。

四、大正11年直奉战争后张作霖设立交通委员会，使之计划扩充京奉铁路支线。大正13年秋锦朝铁路延长到北票。

英国虽然向来与该铁路保持关系，但对张作霖上述措施，丝毫不能插手，只是采取旁观态度。

（大正 13 年 5 月 15 日《支那铁道时报》）

满铁东京支社：手抄件

# 六、满铁为对抗中东铁路渗入滨黑铁路，签订呼海铁路材料供应合同

## 1 俄亚银行与正金银行签订滨黑铁路契约

### 滨黑铁路问题经过概要

（1922.8　　日本外务省）

日俄战后，俄国业已无意再于远东活动，而尽力把国家的力量投在欧洲。只是由于明治42年12月接到了美国的满洲铁路中立化和参加锦瑷铁路修筑计划的建议，为了抵制美国，才使得对此具有共同利害关系的日俄两国互相接近起来，并于明治43年7月4日签订了第二次日俄协约，从而划定了两国在满洲的势力范围。至此，日本方面计划修建满蒙各铁路，俄国方面则计划修建北满铁路。滨黑铁路不外是这种铁路计划的具体化。

自大正2年年初，即日本为获得洮南与南方一些地区之间的铁路修筑权而开始活动时，俄国即开始以中东铁路局为中心草拟北满铁路计划，同年10月中东铁路会办文策尔巡视北满各地之后，计划乃逐渐成熟。大正3年俄国驻华公使库宾斯基向中国政府送交一份备忘录，建议：

（一）使用俄国资本修筑哈尔滨——黑河线及其齐齐哈尔支线；

（二）将来拟使用外资修筑哈尔滨——伯都纳线、齐齐哈尔——伯都纳线及一面坡——南天门线时，应使用俄国资本。

然而，中国政府对上述备忘录之第(二)项，不同意用书面约定下来。经反复交涉，才对将来中国政府使用外资从第(一)项铁路修筑支线延长线时，应使用俄国资本一事，作了概括的协定。同年8月29日中国方面发出了此项意见的照会，从而决定了北满铁路计划大纲。同年10月21日俄国驻我国大使，遵照俄国政府的训令，向加藤外务大臣面交了记载中国政府同意上述(一)(二)两项意见的备忘录。但在该备忘录中，关于上述两项，使用了与上项条款同样的字句；关于第(二)项，并未使用如同中国政府的协定中那种含混的字句。

根据大正3年8月中俄两国间达成的上述北满铁路大纲的协议，大正5年3月17日〔27日〕俄国银行代表郭业尔与中国政府交通、财政两总长签署了滨黑铁路契约。该契约大致以同成、海兰两铁路契约为依据，其要点如下：

一、借款总额　　俄币五千万卢布。

但得发行英币、美币或法、比币公债。

上述款项作为铁路修筑费，发生不足时，以相同条件继续借款。

一、线路

(一) 干线——哈尔滨、墨尔根、黑河间。

(二) 支线——墨尔根、齐齐哈尔间。

(收买齐齐哈尔至东清铁路昂昂溪站的轻便铁路，并用为铁路的支线)

其次，关于以下两线：

(一) 齐齐哈尔、伯都纳、哈尔滨间；

(二) 一面坡、南天门间。

虽无任何明确规定，根据大正3年俄国公使向中国政府提出的备忘录及中国政府答复俄国的照会中关于延长线的概括协议，

并因本契约第十八条同样内容的规定，俄国业已解释为：在俄国方面对于上述两线享有优先权（参照特权部分）。

一、利息　　年利五厘，每半年支付一次。

一、偿还期限　　四十六年还清，本金在前十六年内暂不偿还；在以后三十年内还清，每半年还本一次。

一、担保　　以铁路的全部财产及收入为第一项抵押。如中国政府不能圆满履行偿还本利义务时，俄亚银行将援俄、法、英等国先例处理抵押品。

一、义务的委托及权利的转让　　俄亚银行得将契约中规定义务的全部或一部，与在外国或中国的其他银行共同处理，或者委托经理之。

又该银行取得中国交通部同意，得将契约中规定权利的全部或一部转让给具有俄国国籍的公司、团体等。

一、特权

1. 中国政府拟以外资修筑其认为必要的本铁道支线或延长线时，俄亚银行有商谈借款的优先权（第十八条）；

2. 任用俄国人总工程师、会计主任、运输主任各一名；

3. 俄亚银行经管购买外国生产的修筑材料，从中取得相当于所购材料原价百分之五的手续费，

当外国生产的材料的价格及质量相同时，优先购买俄、德、英、比的产品。

在上述契约签字的当日，为将契约付诸实施及作为线路测量费，俄亚银行向中国政府预支了一百万卢布。

如上所述，虽然签订了滨黑铁路借款契约，但俄亚银行因欧洲战乱及俄国内乱，不能发行公债，于大正6年内及大正7年春，曾先后两次与中国方面就筹措资金问题进行协商。其情况将如下述。与此同时，郭业尔计划由日俄两国合资，大正7年4月向正金银行

驻北京代表秘密提出关于下列三个问题的日俄合资计划:

（一）发行中东铁路沿线通用纸币问题;

（二）滨黑铁路问题;

（三）北满及蒙古的山林、铁矿问题。

该提议的动机,在于防止法〔美国?〕势力侵入,并保护、增进俄亚银行及中东铁路的利益。

然而,郭业尔不久奉命调职于俄亚银行巴黎支行,当其于同年6月赴任途中前来我国,就滨黑铁路由日俄两国共同投资问题,与横滨正金银行进行协商。外务省和正金银行对郭业尔提出的个人方案曾经进行多方面的研究,但在协商尚未成熟,具体方案尚未产生之时,郭业尔便又动身前往巴黎。

然而,事后中俄两国因急于修筑滨黑铁路,有仰赖美国投资的迹象,我国也密切注视了情势的发展,故当大正8年1月郭业尔向我国驻法大使松井提出由日俄法三国合作，共同修筑滨黑铁路问题时，我正金银行井上行长乃与有关方面进行协商，决定本着日、俄、法共同投资的方针，同意参加郭业尔提出的会谈，并将此项意见于大正8年2月告知向鄂木斯克赴任途中、滞留在美国的郭业尔。

大正8年4月,郭业尔由美国前来我国,与正金银行就滨黑铁路由日俄法三国共同借款的具体方案进行了协商。法国银行之所以加入,是郭业尔鉴于俄国银行与法国金融界有密切关系,认为法国银行参加是极为必要的。

鉴于协商的进展，4月18日的内阁会议决定：日本与此铁路发生关系，不仅有利于向北满伸张势力，且可促进日俄提携,故应力求尽速达成协议。以后,郭业尔与正金银行的会谈有所进展，5月6日,为了承担滨黑铁路修筑资金，拟就了由日本正金银行、俄亚银行和印度支那银行组成辛迪加的契约草案和发行第一次公债

的特别契约。日俄两国有关负责人对此完成了相应的手续；同时俄国方面作出了要以得到俄国驻华公使承认为条件的附属规定。但是，法国的团体则遵照本国官员的训令，事后退出该辛迪加。因此，删去有关印度支那银行部分，而将三国关系改为两国关系；同时为法国银行团保留了日后参加的余地。最后，6月14日正金银行代表与郭业尔签订了契约。

据闻，法国方面是由于当时正在协商组织新借款团，该新借款团成立后，有关此铁路借款的一切权利自应提供给新借款团，此时难以决定态度，终于脱退。

6月12日，俄国驻华公使向日本驻华公使小幡表示：对6月14日郭业尔与正金银行签订的滨黑铁路契约，原则上并无异议；但在此时，如果非由小幡公使作出明确保证，即：该契约并不变更或影响根据日俄条约和协定所明确规定的两国在满洲经济或政治上的权利，作为俄国公使，碍难承认上述滨黑铁路契约。日本帝国政府虽然丝毫无意乘俄国现在的混乱之机而忽视日俄条约，但认为对俄国公使的表示，在许多地方值得考虑，于是指示驻华公使与俄国公使会谈，以求在进行此事上不采取上述形式。对此，俄国驻华公使向我方答复：虽然理解我方的说明，然而为了尽到公使的职责，理应报请鄂木斯克政府〔西伯利亚的白匪政府〕考虑。因而当郭业尔在上述契约签字后到达鄂木斯克时，7月间向驻当地的松岛总领事谈到：关于正金银行参加滨黑铁路计划问题，因日本政府拒绝向俄国驻华公使提出它并不与日俄条约中有关满洲的规定有任何抵触的保证书，鄂木斯克政府陷入困难境地，在承认上述条约问题上感到为难。但正金银行如能给俄亚银行一纸记有“正金银行之参与滨黑铁路计划，仅具有财政的和经济的意义”的书面保证，则可消除现存障碍。

以后，小幡公使以电报请示政府。帝国政府为使此事迅速圆

满解决，于7月22日作成下列备忘录，令正金银行武内经理通过俄亚银行送交在鄂木斯克的郭业尔。

"横滨正金银行之参与滨黑铁路修筑事宜，仅有产业上和财政上的目的。"

同时，俄国驻华公使将早先关联承认问题就在满特殊关系而向小幡公使谈及的要领，作成书面送交小幡公使，小幡公使随即以私人信件的形式向俄国驻华公使送交了正金银行经理武内给郭业尔的书面抄件。

鄂木斯克政府于8月26日的内阁会议上通过了上述契约，郭业尔非正式地向松岛书记官通知了将由外交部正式通知的消息。嗣于8月29日，代理外务大臣向松岛提出：因第一次募集资金在日本进行，目前不妨由日本派出担任会计事务的人员，但因第二次以后将在何处募集资金尚未确定，担任会计事务的人员应是临时的。这种保证虽属无用，但不一定要拒绝，乃于9月22日由松岛书记官将我方表示同意的函件交给了代理外务大臣。

然而，与此同时，正金银行根据俄亚银行提议，得到小幡公使承认，与俄亚银行交换了约定日本方面派出称之为会计主任一事的函件。

至10月18日俄国驻华公使向俄亚银行传达了承认滨黑铁路辛迪加的意旨，上述契约乃告完成。

日俄两国达成协议后，转而征求中国同意，拟与中国开始交涉改订原订的借款契约。关于交涉时机，由俄亚银行与中国方面保持接触，正在试探中国方面的意图。大正8年秋鄂木斯克政府崩溃，中国方面的排日风潮日趋高涨，出现了对我国不利的形势。至大正9年4月，俄亚银行与交通部进行了交涉，郭业尔携带协议结果来访，转告正金银行。正金银行作成相应的方案于6月21日交给郭业尔。

然而，正金银行曾经相信关于滨黑铁路所需资金，可由政府通融，当大正 8 年末发现政府并无此意后，对此项工作远不如过去热心。而在中国方面不仅反对日本投资，对俄国的态度亦日趋横暴。故除非发生特殊变化，这件事情的圆满解决几乎无望。

同时，大正 9 年 12 月郭业尔在正金银行东京支行的谈话中透露出个中消息，因可做参考，兹录其谈话要点如下：

郭业尔关于滨黑铁路问题的谈话要点（大正 9 年 12 月 1 日，于横滨正金银行东京支行楼上）。

关于日俄共同经营滨黑铁路的未决事项，事后我通过中国的马先生与交通部进行过交涉，但由于当时在北京与我会谈的铁路局长（属于安福系）已不在职，从而失掉了会谈的桥梁，而交通部现下负责的官员所持的意见是：反对日本向滨黑铁路投资，有些不愿理睬我们，这是很不讲道理的。然而考虑到近来中国政府对于旧俄国特权的态度日益恶化，而极尽横暴之能事，可以想像，关于这个问题，无论俄国银行采取何种手段，也不会收到成效。

事已至此，可以推断，以后倘非中国政府的对俄政策有所变化，不仅不能说在日本发行滨黑铁路建设公债有充分希望，恐怕也难以予测在不久的将来，中国是否会根据中俄条约所规定的期限，要求俄国发行公债。彼时俄亚银行就是要求延期一年，由于限期内无希望发行公债，结果也将是自然废除契约。在此，我的关于延期一年的说法并无特殊用意，不过是因为契约中规定可适当延期，而自己以为延期一年左右是适当的（双方商定：关于此事，如中国方面今后向俄亚银行就有关重要事项进行交涉时，在向中国答复之前，俄亚银行将与正金银行协商）。最近，中俄两国资本家在北满组成了一个东方公司，其资本约为三百万元，其中已缴股金七十万元，到年末确

可缴纳的股金将达二百万元。上述俄国资本家是过去在西伯利亚东部的那些人，在中国资本家的背后，似与张作霖有关系。该公司是专以开发金矿、森林等为目的而创设的，但在其股东当中，曾有人对修建滨黑铁路发生兴趣。因而可以设想，这可能也是影响中国政府改变了修筑滨黑铁路的态度的原因之一。但是，并没有掌握足以证实这种推论的充分根据。

滨黑铁路借款契约于大正5年3月签订时，恰值欧洲战乱和俄国内乱，由于筹措资金发生困难，计划一度中断。至大正6年，俄国再向中国提出意见，欲从速着手修筑，中国似乎以俄币猛跌、铁路建筑材料提价为理由，认为尚非其时，未表同意。但当大正7年春霍尔瓦特前赴北京之际，进一步表示愿从速着手修筑，为此，可将借款中的俄币卢布改用英镑，修筑材料可使用俄国早先从美国购买的、存放在海参崴的物资，至于契约的条件亦可接受中国方面的意见进行改订。与此同时，黑龙江督军鲍贵卿由于俄国的劝说和黑龙江省民众迫切要求筑路，制订一个将滨黑铁路分为四段修筑的计划，第一期先修哈尔滨到海伦一段。此项计划已呈报中央政府，结果中国政府于大正7年10月令鲍督军兼滨江铁路督办，与俄国进行商谈，谋求将上述铁路迅速建成。

以后，中国方面(主要是鲍督军)与俄亚银行上海分行经理进行了筹措资金的会谈，但未达成具体协议。当时风传，俄国难于筹措资金，当然也无力经营此项事业，其背景可能是美国资本，从而鲍督军也逐渐沾染了亲美色彩。有些迹象证明，上述风声并非无稽之谈。我正金银行遂于大正8年初，同有关方面协商，决定再次与郭业尔会谈。其经过情形，如上所述，无何进展。中国乘俄国衰颓之机，更急于收回利权，终于撕毁了与俄国银行签订的契约(俄国方面不承认此点)。同时，也产生了与日本联合及中日共同经营这一铁路的议论，张作霖本身也透露了这种想法。

黑龙江省民众对修筑滨黑铁路最为热心。自大正6年以来，在该省的省议会上年年讨论这个问题，一方面请求督军迅速办理，一方面直接上书北京交通总长，展开积极活动。当政府计划以美资修筑时，省议会则对我国表示好意，反对政府的计划；主张中国如不能自力修筑时，可设置中日经济辛迪加，并靠这一经济组织出资修筑。但后因山东问题、福建问题相继发生，排日风潮弥漫中国全境，黑龙江省也受到影响，对我国的感情逐步恶化，采取了极力反对用我国资本修筑滨黑铁路的主张。

总之，关于筹措滨黑铁路资金问题，中俄之间的交涉未获成功，日俄之间的交涉也形成僵局。事竟如此，中国自身无力出资也不愿仰仗日本资本；因而，除非今后发生特殊变化，可以说绝无实现的希望，所以莫如把该铁路提供给新借款团最为适宜。

日本外务省:《滨黑铁路问题经过概要》,1922年8月,打印件

## 日本政府决定参加"共同投资"

俄国根据俄亚银行的契约，于1917年与中国政府交涉，希望赶快着手修筑。当时交通总长曹汝霖鉴于俄钞下跌，铁路器材急剧上涨，时机不当，没有应允。可是同年霍尔瓦特去北京时，再度敦促急速着手修筑，同时提议：把该契约借款五千万卢布改为英镑，使用俄国以西伯利亚铁路作抵押从美国买来的材料，这部分材料现已堆积在海参崴。并且他还透露了可以按中国希望就修改该契约各条款进行交涉。中国政府为之所动，任命当时的黑龙江督军鲍贵卿为滨黑铁路督办，使其担当同俄亚银行的一般交涉事务。鲍贵卿把哈尔滨中东铁路交涉局总办马忠骏派往上海。从1917年9月到1918年2月与上海俄亚银行代表进行谈判，双方因分歧很大，结果除了关于借款金额五千万卢布换算为英镑问题，及其他关于管理与督办的资金支付权限等二、三问题扩大了中国权限而外，

没有获得任何具体结果。但自欧洲大战以来俄国已经无法维持远东的政策，并且恰巧在中东铁路呈现出衰落倾向的时候，1917年3月俄京爆发了革命，出现了劳农政权，于是作为其对华政策之一——保持中东铁路特权，就不能不全部放弃了。中国政府便趁这个机会策划收回该路管理权，经过几次折冲，终于在1920年9月23日发表了大总统令，收回了中东铁路的实权。与此同时，俄亚银行突然挂起法国国旗，并以该行大部分资金出自法国为借口，还把总行从俄京迁到巴黎，以逃避中国的没收。这样，俄亚银行就表面上受法国保护了。作为俄国侵略东方政策的中枢机关而设立的该银行，被迫转换了方向。自然它没有完全放弃原来的政策，银行在某种程度上还站在原来俄国的立场而企图进行活动。因此，俄亚银行以1916年缔结的契约为根据力图实现滨黑铁路的修筑，以贯彻俄国的政策。

但是，它所需要的资金却不能从俄国取得了。为了争取滨黑铁路的修筑，银行逐渐认识到只有行使滨黑铁路借款权才有出路，再加上中国方面当时激烈的收回利权运动已危及该特权的保存，不求于第三国也没有别的办法。于是1918年俄亚银行代表郭业尔又在东京和大藏省及正金小田切理事，就该计划进行多方面的研究。此时中国业已看透俄亚银行无力拿出资金，便秘密地和美国资本家进行活动，并且力图废除同俄国所订的契约。就这样，中国政府日益倾向美国了。1918年郭业尔给日本带来的提议的详细内容不太了解，大体上是要组织一个日俄合资的北满兴业股份公司，予定将来俄国局势安定、俄国政府取得各国承认时，把该公司置于俄国法律支配之下。俄亚银行需要日本之处在于，通过这个机关投下资金修筑滨黑铁路，发展交通，并于北满沃野开发农业和林业，进而开采黑龙江的金矿，其中无疑的以滨黑铁路的修筑为主要着眼点。至于投资方法是想依靠发行公债，这方面的规定大体与中国

政府同俄亚银行签订的滨黑铁路借款合同一样。俄亚银行拿出该计划时，日本政府的方针尚未决定，因而未等进入细目交涉便停止了。此后日本政府又考虑到：若是拒绝，其结果必然是整个北满变成美国的势力范围。因为当时帝俄已于第一次大战中崩溃，列强出兵西伯利亚，美国根据克伦斯基政府的委托，以司蒂芬为首的一百二十多名美国技师团，正在中东铁路和西伯利亚各铁路进行工作，俄美两国极为亲密。如果俄向美提出这样计划，美国会马上答应组织俄美合资公司，结果滨黑铁路以及其他事业必然导入美国资金和人力。滨黑铁路具有重大军事价值，日本绝不能让给别人。假如俄亚银行的提案果然实现，日本在北满的投资事业很可能振兴发展，日本居民也必然增加起来，同时由于日本势力的侵入，一向被承认为俄国势力范围的北满，将产生重大的政治意义。日本只是不愿意让组织的公司单纯置于俄国法律支配之下，但看样子郭业尔也不致非常坚持这一条。这样，到 1918 年底，日本政府便决定就共同投资问题与该行进行交涉。1919 年 1 月 15 日大藏大臣致函驻伦敦财务官，责令他把日本政府的意思传达给住在法国旅馆的俄亚银行代表郭业尔，并且与他谈判。同时训令驻美、法大使策动俄亚银行代表与正金银行行长井上准之助之间的谈判。此后交涉甚为顺利。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，1941 年，第 19—23 页

## 滨黑铁路修筑计划一览

| 计划者（有关者） | 计划年 | 修筑区间 | 修筑资金及筹集方法 | 其他主要事项 | 结果 |
|---|---|---|---|---|---|
| 黑龙江省省议会 | 1909 | 哈尔滨至海伦 | 三百七十万两中一百万两由广信公司及官银号借款，其余二百七十万两照湖南铁路形式设立股份公司 | 轨距按日本窄轨铁道 | 因筹资困难未成功 |

（续表）

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 官私合办兰海铁路有限公司（省议会） | 1911 | 呼兰至海伦 | 通过省内各县知事各县商务会募集股份，股东仅限于中国人，北京政府补助一百万元 | | 因发生革命未成功 |
| 黑龙江省省议会 | 1913 | 呼兰至海伦 | 七百万两中由北京政府补助二百万两，余额从地方募股 | 交通部为进行实地调查派遣过技师采用标准轨距 | 因筹资困难未成功 |
| 俄亚银行借款契约（交通部） | 1916 | 干线哈尔滨经墨尔根至黑河，支线由墨尔根至齐齐哈尔 | 借款五千万卢布发行五厘利息公债 | 借款期限为46年，从发行公债日起到第十六年开始还本。轨距与中东铁路相同，1919年与横滨正金银行签订契约 | 因俄国革命而失败 |
| 司蒂芬计划（马忠骏） | 1921 | | | 每年向黑龙江省提供一成利润。25年以后中国可以买回，如不能收买，35年后无偿交还 | 吴俊陞赞成，省议会反对，张作霖反对 |
| 司契德尔斯基计划（马忠骏，美国资本家） | 1922 | 呼兰至海伦 | 铁路修筑费由司契德尔斯基负担 | 轨距与中东铁路相同，不得仰赖外国资本，呼海铁路营业期限为25年，需要中央政府批准 | 吴俊陞赞成，中央政府不承认，俄亚银行抗议 |
| 耿之光计划（英商泰和洋行） | 1922 | 呼兰至海伦 | 修筑承包契约定为六百万元，该契约签字时支给泰和洋行五千元 | 轨距为五英尺，规定期限，分为数回返还承包费 | 尚未到计划阶段 |
| 金纯德计划（吴督军，中东铁路） | 1923 | 呼兰至海伦 | 修筑资金仰赖本省人民，有关地区亦分摊筹集 | 建筑材料仰赖中东铁路 | 俄亚银行抗议 |

满铁哈尔滨事务所调查课：《滨黑铁路问题与呼海铁路》，第3—4页

## 日本阁议决定

(1919. 4 . 18)

### 关于滨黑铁路问题

滨黑铁路（由哈尔滨经墨尔根至黑河的干线和墨尔根至齐齐哈尔间的支线约500英里）贯通北满沃野，工程既易，又与中东铁

路共同构成该地区的交通骨干，不仅是经济上的有利线路，在政治上也具有重大意义。

1916年中国政府与俄亚银行之间，就该路签订了五千万卢布的借款契约，但因欧洲战争，公债迄未发行。自前内阁时期以来，俄亚银行代表郭业尔即向正金银行提出了由日俄共同修建该铁路的建议，交涉虽大有进展，但终未获得具体成案。本年1月郭业尔再次向松井大使提出日俄法三国共同修建的建议。当时井上正金银行总经理曾向大藏大臣做了详细汇报，进而在1月14日的内阁会议上，经外务大臣与大藏大臣商谈后，遂使正金总行电训伦敦分行经理称，我方已决定愿意接受郭业尔关于共同筹划资金进行商谈的建议，希向该人传达此意。

因此，不久前郭业尔经美国来访我国，立即与正金银行开始具体商讨，预计大致根据附件方案可达成协议。这样一来，与该铁路建立关系，不仅使帝国得向北满地区扩展经济势力，而且也是实现日俄合作的途径。因此，可以认为尽早设法达成此项协议是有利的。

协定案大纲

一、为修建和经营本铁路，由正金银行和俄亚银行组成一银行团。

二、前项银行团的设立期间为五年，但在此期限内未达到目的时，可延长期限。

三、本铁路所需材料，须由上述三银行平均承揽。

四、职员由三国人平均分配，但：

（一）总工程师须由俄国人充任。

但总工程师下属的高级职员由法国人充任，其次位由日本人充任；

（二）会计主任由日本人充任。但：

1. 会计主任下属的高级职员由俄国人充任，其次职由法国人充任；

2. 全线通车后，由公债发行最多的银行所属国人员充任会计主任，如届时由俄国人或法国人为会计主任，则日本人位于会计主任之下，充任高级职员；

（三）运输主任须由俄国人充任。

五、此项公债第一次发行部分，由正金银行发行，如有可能，在哈尔滨、上海则由俄亚银行发行。

六、同意委托发行制度。

七、加入银行团的各银行，为了进行测量，均须预借给中国政府三十至四十万元（必要时，在此额限度内尚可进行第二次预借）。

八、由俄法日各国公使向中国政府说明有关本银行团的成立和目的等。

九、根据 1916 年俄华借款契约发生的俄亚银行的权利和义务，须转移给银行团。

十、本件因由日俄合作需要修改，就此与中国政府进行交涉。

日本外务省档案胶卷，S427，161301，第 507—509页

## 俄亚银行与横滨正金银行关于滨黑铁路建设辛迪加契约

(1919. 6 . 14)

俄亚银行与横滨正金银行以 1916 年 3 月 27 日俄亚银行与中国政府之间签订的契约为基础，决定合作建设与经营滨黑铁路。为此目的，上列银行在滨黑辛迪加名义下组织辛迪加，俄亚银行基于该契约的一切权利和义务向其出让。

第一条　本辛迪加的存续期限自本契约签字日起算为五年。如期满后本辛迪加的目的尚未完全实现，经上列银行相互同意，可

## 三　露亜銀行及横浜正金銀行間ノ[illegible]ニ関スル「シンジケート」契約

一九一九年六月[illegible]日

前　文

露亜銀行及横浜正金銀行ハ一九一六年[illegible]月二十七日[illegible]「シンジ[illegible]ケー

ト」ノ名称ノ下ニ「シンジケート」[illegible]

ス

第一条　本「シンジケート」ノ[illegible]

本「シンジケート」ノ目的[illegible]本「シンジ

ケート」ノ[illegible]





第二条　本「シンジケート」ハ[illegible]

[illegible]

第三条　[illegible]本「シンジケート」ノ[illegible]

[illegible]

[illegible]

スヘシ

第四条　[illegible]本「シンジケート」[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]本「シンジケート」[illegible]

[illegible]

[illegible]本「シンジケート」[illegible]

合ハ本「シンヂケート」ヲ組織スル各銀行ハ支那政府ヨリ支拂ハルベキ前渡金ニ付キ其ノ持分ヲ
有シ且本「シンヂケート」ヨリ脱退スルモ其ノ權利ヲ留保ス
第九條　横濱正金銀行ハ本「シンヂケート」ノ契約ノ結果必要トナリタル湖廣鐵道契約ノ改訂並ニ該鐵道
契約ノ實行ニ關シ支那政府ノ同意ヲ得ル爲ニ露亞銀行ノ支那政府ニ對スル交渉ヲ援助スルコ
トヲ約ス
第十條　本「シンヂケート」ヨリ其ノ援助ヲ懇願スヘキ露西亞及日本公使ヲ通シ本「シンヂケート」ノ
組織並其ノ目的ヲ支那政府ニ通告スヘシ
第十一條　若シ印度支那銀行カ本「シンヂケート」ニ加入スルコトニ決シタル場合ニハ同銀行ハ本契
約ニ附帶スル諸般「シンヂケート」特別草案ニ定ムル條件ヲ以テ加入セシメラルヘシ
第十二條　本「シンヂケート」契約ノ解釋竝履行ノ問題ニ付銀行ノ間ニ異議ヲ生シタル場合ニハ此等
ノ異議ハ各銀行ヨリ任命スル二名ノ仲裁者ニヨリ解決セラルヘシ
右二名ノ仲裁者カ解決ニ達スルコト能ハサル場合ニハ相互ノ同意ニヨリ一名ノ審判者ヲ任命スヘ

露亞銀行及横濱正金銀行間ノ湖廣鐵道借款ニ關スル「シンヂケート」契約　七一九（三三）

露亞銀行及横濱正金銀行間ノ湖廣鐵道借款ニ關スル「シンヂケート」契約　七二〇（三四）

ク之カ決定ヲ以テ終局トス
上記ノ銀行ハ本契約竝附屬第一號第二號及第三號ニ同意シ其ノ證據トシテ正當ナル權限ヲ付與セラ
レタル代表者ハ茲ニ署名ス

一九一九年六月一四日

露亞銀行代表者　ビ、ホイヤー

横濱正金銀行代表者　武内金平

延长其存续期限。

第二条　本辛迪加总部设在巴黎俄亚银行内，其事务应集中于总部，交由二人组成的理事会办理。该理事由各银行任命之。

第三条　理事会任命俄亚银行的代理人一名作为本辛迪加对中国的代表。该代理人在铁路建设与经营期间，和对满洲地方官宪一样，负责对北京当局进行一切交涉。该代理人与横滨正金银行代表协商进行活动。

第四条　一切材料、机械及货物的订购，应尽量均等分配给参加本辛迪加银行所属国，两银行承担本国所分得的材料、机械和货物的订购事宜。

同样，如由外国人个人承担订货事宜，亦应尽量分配给参加本辛迪加银行的所属国国民，但应根据本契约附属第一号特别协定办理。

关于滨黑铁路契约第十六条所规定的手续费，其业务移交本辛迪加办理，俄亚银行收三厘五，横滨正金银行收一厘五。

第五条　在巴黎的俄亚银行须将辛迪加的会计统一。对于资金收支在内的财务，组成辛迪加的银行如在需要进行该项事务的场所设有支行时，应均等委托。

两银行间须就公债发行条件、取得款的办理、利息和分期偿还等事务，另行协定。

第六条　考虑到因市场状况暂时不能在俄国发行公债，第一次公债应由俄亚银行尽量在哈尔滨、上海发行，横滨正金银行在日本发行，横滨正金银行应使其分行支援俄亚银行。

第七条　两银行不对中国政府负责，相互间接受同额公债的发行。

两银行关于公债的发行、资金预付和证券贴现等财务行为，原则上各自处理负担的部分，并为此可选择协助银行的财务机关。如

果一银行将其权利的一部或全部抛弃，可将其让与另一银行；承受银行须支付双方按市场情况约定的或能给予出让银行以合理利益的手续费，并得在自己市场发行其所承受部分的公债。

此外，将本项业务转让给本辛迪加的俄亚银行，须承受发行票面额的一部分。

第八条　为促进开始测量线路，本辛迪加银行应约定向中国政府予支三十至四十万元或与此相当的金额，以均等比例支付之。该款应按有利于银行的利率计息，并由第一次发行公债的进款中偿还，在任何情况下，不得超过十二个月。该款支付办法按滨黑铁路契约第十三条规定办理。

如 1919 年内在中国或日本不能发行公债，或因工程开始需要新的预付款时，本辛迪加银行约定，在不超过第一次预付款额的范围内，按同样条件支付第二次预付款；如因某种理由 1920 年仍不能发行第一次公债时，组成本辛迪加的各银行由中国政府支取的预付款各有其分，并保留退出本辛迪加的权利。

第九条　横滨正金银行约定，关于本辛迪加契约签订的结果必然引起的滨黑铁路契约的改订和该契约的实施，俄亚银行为取得中国政府的同意对中国政府进行交涉时，本行予以协助。

第十条　本辛迪加应请求俄国及日本公使协助，并通过他们向中国政府通告本辛迪加的组织和目的。

第十一条　如果印度支那银行决定加入本辛迪加时，须使该行以本契约所附滨黑辛迪加特别草案所定条件加入。

第十二条　在本辛迪加契约的解释和履行方面银行之间发生异议时，由各银行任命之两名仲裁人解决之。

该两名仲裁人不能解决时，须经相互同意任命一名审判人，由其决定了结。

上列银行同意本契约及第一、第二和第三号附件。兹由以适

当证明被授与权限的代表人签署。

1919年6月14日

俄亚银行代表　　　　郭业尔

横滨正金银行代表　　　武内金平

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第715—720页

## 俄亚银行与横滨正金银行契约附件

(1919.6.14)

第一号

组织本辛迪加的银行在滨黑铁路的建设和经营中约定如下:

总工程师和运输主任须为俄国人。

会计主任须为日本人。全线开通后,会计主任则由在市场上发行多数公债的银行所属国国民充任;如决定由俄国人任会计主任时,副职须聘用日本人。

关于由外国人担当的其他职位,技术部副职应为日本人,会计部副职应为俄国人。

由外国人担当的其他一切职务,应在本辛迪加的银行所属国国民之间平均分配。

第二号

滨黑铁路契约第七条第七项内规定:"铁路收入应及时向银行缴纳,记入哈尔滨铁路的卢布特别户头中"〔非原话〕但鉴于现在卢布价值下跌及其行情显著变动很难作为支付手段来使用,在铁路全部或部分开通后,届时如卢布价值不能恢复时,铁路收入应以俄国新货币计算(如此种货币在俄国或俄国亚洲领土流通时),如无此种货币或此种货币仍不能通用时,经过协商,组成本辛迪加的银行之间取得谅解,以银行认为最符合铁路及中国政府利益的货币向银行缴纳。

第三号

组成滨黑辛迪加的银行应研究：将来须设立矿业和工业公司；并指示其在中国的代表，为在滨黑铁路地区取得木材、矿山等事业的特许，而寻找机会与中国政府接触的问题。

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第720—722页

编者注：1916年中华民国政府财政总长周学熙、交通总长梁敦彦与俄亚银行代表郭业尔签订的《滨黑铁路借款合同》等，见《中外旧约章汇编》，2，第1157—1170页

## 外务大臣内田致驻华公使小幡电

(1923.4.14　　第226号)

关于第339号贵电（关于滨黑铁路问题），今年2月，爱迪斯向正金银行提议，该行关于滨黑铁路的权利，理应合并到借款团之中。对此，已令该行按下述精神做了回答，即："该项权利，尚未取得中国政府的承认，因此，正金是处在不能将其提供给新借款团的地位。但已考虑到，将来取得中国政府承认和有具体进展时，像借款团这种组织，根据其宗旨，在均等主义前提下，同意其他团体参加可以认为是适宜的。"然而另一方面，俄亚银行又向该行提出分担预付款的问题。在这种情况下，虽想接受俄亚银行的提议，以谋求维护我方的地位，但是取得中国政府的承认，不但十分困难，而且在俄亚银行势力削弱的今天，要以同一契约谋求实现此铁路，暂时是没有此种希望的。而对于毫无资本的民间倡导的计划，由政府给以援助，也是没有价值的。因此，决定如由日本银行团承揽，即归并到新借款团中去。同时，既然俄亚银行方面对将该路提供给新借款团没有异议，那末可以认为，今后将此路作为新借款团的事业是最为适当的。所以，使令俄亚银行方面通过法国主动将本铁路提供给新借款团，将是最有利的方策。从这种见地出发，目前正金银行正就俄亚银行事先通过法国吐露的有意提供本铁路问

题，照会伦敦借款团总部，征询意见和以后进展情况。一俟得到答复再做研究。特此电达，即希查照。

中国社会科学院经济研究所藏档，第350—949号

## 满铁承担一部分预付款

1919年俄亚银行与横滨正金银行之间的滨黑铁路辛迪加契约第八条中规定："本辛迪加银行应约定向中国政府预支三十至四十万元或与此相当的金额，以均等比例支付之。"此外，因工程开始需要新的预付款时，还明确规定："本辛迪加银行约定，在不超过第一次预付款额的范围内，按同样条件支付第二次预付款。"按该契约条文，很明显，预付款由两银行对等负担。因此，正金银行必须支付俄亚银行已向中国政府预交的五十万上海两的半数。然而，该契约必须经中国政府承认方能生效。两银行在契约签订后，就这一问题数次向中国交涉。但是，中国政府的态度是不愿日本投资滨黑铁路；另一方面，黑龙江省官民的排日运动极为高涨，他们反映这种气氛采取了不予承认的方针。俄亚银行以该契约为后盾，屡次向正金银行要求代垫预付款，而正金采取的态度则是：只要中国政府不承认该契约就不可能支付。无疑的，俄亚银行签订该契约的目的，最初是为了获得滨黑铁路建设资金，由于日本加入该契约，使其对滨黑铁路的利权更加强而有力了。但是，由于中国方面不承认，正金投资的希望很小，而且向中国预付的五十万两利息，只付到1921年，以后并未支付。在这种情况下，从1922年起俄亚银行的意图是，与其保持滨黑铁路的利权，莫如回到银行的本来使命上来，把重点置于资金的运用上，1922年6月18日，俄亚银行驻北京代表普齐修格南（Petithuguenin）遵照巴黎总行的意旨，向正金分行经理小田切万寿之助提出公函，声言有意要求中国政府偿还滨黑铁路预付款及未付利息，共约六十三万五千两。当采取

这种手段时，很明显中国无论如何是无法自力偿还的，因而在有许多人筹划修筑滨黑铁路的当时，令人担心的是说不定会从这方面借到偿还资金，从而取消俄亚银行的契约，公开订立新的契约。这样，俄亚银行好不容易才获得的利权将成为画饼。因此，俄亚还是委婉地要求日本承担半数〔预付款〕，以作为变通办法。正金银行对这一要求仍抱着在中国承认前力求回避的态度。但是，该行认为小田切经理的报告事关重大，当即报告外务省。外务省照会满铁川村社长，略称："贵社历来为该路而分神，不知对小田切信件有何意见，即请示复"。

满铁认为，单就会社而言，听任情况发展为宜；纵使中国政府取消同俄亚银行签订的合同，在某种情况下反而有助于满铁单独采取行动。1923 年 2 月 21 日满铁将此意函复外务省。

根据满铁的意见，外务省决定对俄亚、正金之间的合同给予消极支持，除观望形势发展外，不采取任何积极态度。这就迫使俄亚银行认识到维持现状为是，从而放弃督促预交款的手段。

但这样一来，该契约在五年期满之日，即 1924 年 6 月 13 日，自应废除而宣告失效，因而日本也就永远失掉渗入北满的机会。于是外务省和正金银行征询满铁，能否代替正金把滨黑铁路预付款承担过来。在 1924 年 5 月 23 日的阁议上大致作出决定：6 月 13 日期满之俄亚正金合同应予延期，为此所需之资金应由满铁出资。24 日满铁入江理事同正金小田切经理应出渊亚洲局长之请前往外务省，该省提出下列各项征求满铁意见。

（一）正金与俄亚银行的合同应延长一个相当时期；

（二）应采取这样一种形式延长该合同，即由正金银行进行交涉并按现有合同的条款予以延长；

（三）在必要时，对俄亚银行在借款合同签订当时交给中国政府的预付款，可由日本方面分担若干，并交付俄亚银行；

（四）上项分担款项应由满铁拨支，以正金名义交给俄亚银行；关于这一投资，满铁同正金银行之间应缔结适当协定。

外务省的意图是，希望满铁代替正金承担滨黑铁路预付款。

至6月23日，满铁安广社长同入江理事协商后，函复外务省声称，如以"政府在将来任何情况下均不使满铁遭受损失"为条件，则可依从政府之方针。

外务省决定了确保满铁所提条件的方针，因此，外务省、大藏省同满铁之间换文如下：

关于承担半数滨黑铁路预付款由

敬启者：滨黑铁路向来亦为敝社所重视。此次为延长该路日俄信贷合同期限，敝社极愿听从政府的意旨，负担俄亚银行对中国政府之预付款五十万两及其利息二十万两的各半数，以期进一步促进今后该路修建事宜。但是，可以预见，此事将发生种种困难，今后万一遇有上项资金及利息难以收回情况，亦请政府谅察敝社立场给以充分援助为感。此致

外务大臣　男爵　币原喜重郎

大藏大臣　　　　滨口雄幸

南满洲铁道株式会社社长　安广伴一郎

大正13年8月12日

8月12日关于向滨黑铁路出资的来函敬悉。该铁路对我国在满经济发展关系至巨，故为达成这一目的，自必给以支持，即在资金（包括今后的利息）收回方面亦将充分支持贵社立场。即请谅察。此复

南满洲铁道株式会社社长　安广伴一郎

外务大臣　男爵　币原喜重郎

大藏大臣　滨口雄幸

大正 13 年 8 月 20 日

经上述交涉后，于 1924 年 8 月 21 日由正金（代表者儿玉行长）及满铁(代表者松冈理事)达成协议，按下列条件由满铁接替了予付款。

（一）信用贷款合同期限应自 1924 年 6 月 14 日起延长五年，并应规定期满时经正金、俄亚同意可再延长期限；

（二）预付款五十万两的半数二十五万两用正金名义由满铁出资支给俄亚银行；

（三）将来如经中国政府及俄亚银行同意，正金应将信贷合同之权利义务让与满铁。

俄亚银行原希望予付款承垫金额为预付额本利合计额的半数，但满铁认为由它负担本利合计额的半数无异于满铁代替中国政府支付甚至中国政府都没有支付的款项，而在实际分割负担方面反倒超过了俄亚银行，因此希望止于预交款的半数。这一点后来一直是满铁、正金和外务省之间的悬案，经过多次交涉。

满铁曾经希望得到大藏省的低利贷款，用以支付这笔预付款的垫款；然而，这只是个希望，并未强行坚持。关于承担额的问题，正金银行秉承满铁意旨同俄亚银行进行多次交涉，俄亚银行坚持原来主张不肯让步。正金和满铁看到俄亚银行决不可能在这一问题上屈服，终于被迫承认了预付款本利合计额的半数。这样，俄亚银行同正金银行就在 1924 年 9 月 24 日于北京签订了滨黑铁路信用贷款合同更新续约。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第 30—38 页

编者注：日本同意一部分预付款后，中国政府仍反对日本投资该铁路。中国力图自行修筑，前后制定过几次计划。对此，俄亚银行提出抗议，中国政府极力反驳。1926 年俄亚银行破产，满铁只收回一部分预付款，其余作为“杂损”从帐面上抹消了。

## 外务大臣松井致驻华公使芳译电

(1924.5.24　　第334号)

关于大正8年正金银行和俄亚银行之间签订的滨黑铁路修建契约，理应在本年6月13日期满，但本省认为，上述两银行间按契约规定今后将其再延长相当时期(延长十年或五年)是有利的。因此，已指示正金银行和满铁，而正金银行业已电示驻贵地代表，令其与俄亚银行进行协商，希必要时给予适当指导为盼。此外，如上所述，关于延期契约，按以往情况，须由我方负担俄亚银行的一部分预付款，满铁方面亦有意在必要时以正金银行名义支付预付款的半数，即以二十五万两为限，尚希查照。

中国社会科学院经济研究所藏档，第351—950号

## 正金满铁间关于滨黑辛迪加契约

(1924.8.21)

以1916年3月27日中国政府与俄亚银行签订的滨黑铁路借款契约（以下简称借款契约）为基础，1919年6月14日俄亚银行与横滨正金银行间签订的滨黑辛迪加契约(以下简称辛迪加契约)于1924年6月14日期满，南满洲铁道株式会社（以下简称会社）按照政府的意旨，委托横滨正金银行(以下简称正金)：希望能同俄亚银行就延长该辛迪加契约期限问题达成协议。正金业已同意，故正金、满铁双方同意签订契约如下：

第一、辛迪加契约期限由1924年6月14日起延长五年，并规定，该限期期满时，正金与俄亚银行协商，经双方同意，可再延长期限。

第二、俄亚银行贷给中国政府的预付款银五十万两的半数银二十五万两，由满铁经理，以正金名义按下列条件贷给俄亚银行。

甲、中国政府承认滨黑辛迪加时，应办理将本预付款的债权者名义及其经理改为横滨正金银行、俄亚银行共同名义的必要手续。

乙、俄亚银行由中国政府收回本预付款的一部或全部时，立即将其收回额的半数交还给正金。

俄亚银行由中国政府收回属于横滨正金银行将预付款的半数贷给俄亚银行之日以后的预付款利息时亦同。

丙、除上列情况外，本预付款在滨黑辛迪加契约废除或期满时，俄亚银行应连同按〔此处原为空白〕比例计算的利息返还给横滨正金银行。

对前项预付款，正金对满铁不负责任。

但正金应尽力收回前项预付款。

第三、将来中国政府和俄亚银行同意辛迪加契约时，正金应将其权利义务让与满铁。

但属于银行业务的权利不在此限。

将本契约缮就两份，并附辛迪加契约及其附属文件的各项抄件，正金和满铁各保存一份，以资证明。

大正 13 年 8 月 21 日

横滨正金银行总裁　儿玉谦次

南满洲铁道株式会社理事　松冈洋右

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第 746—748 页

## 俄亚银行与横滨正金银行间关于滨黑铁路建设辛迪加追加契约

(1924. 9. 22)

俄亚银行和横滨正金银行之间，以 1916 年 3 月 27 日中国政府与俄亚银行间签订的 1916 年中国政府发行五厘利息滨黑铁路

金币公债契约(以下简称借款契约)为基础，于1919年6月14日，改订的俄亚银行与横滨正金银行滨黑辛迪加契约，关于期限问题约定如下:

第一条　1919年6月14日滨黑辛迪加契约第一条的期限，由1924年6月14日起再延长五年。

本辛迪加的目的在前项期限内尚未完成时，两银行可根据契约再延长上述期限。

第二条　横滨正金银行应将俄亚银行根据借款契约于1916年4月8日予借给中国政府的上海标准银五十万两的半数，以及到1924年6月30日的未付利息上海标准银十九万二千六百十九两三钱四分的半数，贷给俄亚银行。借款条件如下:

甲、中国政府承认滨黑辛迪加时，俄亚银行应办理将有关该项预付款的一切权利移交到俄亚银行及横滨正金银行共同名义之下的必要手续。

乙、俄亚银行收到中国政府支付部分或全部该项预付款时，俄亚银行应将其中半数交给横滨正金银行。

俄亚银行收到中国政府支付该项预付款的利息时，该项利息亦同。

丙、滨黑辛迪加契约废除或期满时，俄亚银行须附加年利八厘向横滨正金银行偿还该项借款。

第三条　滨黑辛迪加契约应作如下变更:

甲、关于第四条第三项规定的手续费，俄亚银行和横滨正金银行双方同样各收二厘五毫。

乙、同意将该契约附件第一号变更如下:

“滨黑铁路修筑及经营中，总工程师及运输主任应为俄国人。

会计主任应为日本人。

关于由外国人担当的其他职务，技术部副职及运输部副职应

为日本人,会计部副职应为俄国人。

由外国人担当的其他一切职务，应对组织本辛迪加的银行所属国国民平均分配之。”

丙、滨黑辛迪加契约第七条第三项应作如下变更:

将本业务移交给本辛迪加的俄亚银行，除以上外可取得公债票面价格的五毫。

第四条　关于滨黑辛迪加契约中规定的会计主任，拟同中国政府交换的备忘录第四项应同中国政府达成谅解，会计主任由日本人充任。

第五条　关于因滨黑铁路借款而发行公债的细节，应于发行当时决定之。因此,关于日本发行第一次滨黑铁路公债的1919年6月1日协定应予废除。

本契约缮就两份,俄亚银行及横滨正金银行各保存一份。

横滨正金银行代表及俄亚银行代表同意上列各项条件并签署之。

1924年9月22日

俄亚银行代表　布留拉

横滨正金银行代表　武〔竹〕内和吉

附件：备忘录

关于1924年9月22日滨黑辛迪加契约、1923年7月4日小田切同郭业尔在东京的协议及1924年6月16日俄亚银行北京分行致横滨正金银行函件,横滨正金银行代表及俄亚银行代表再次确认:滨黑辛迪加契约及其附带的一切协定，首先由横滨正金银行提供给现有中国借款团;其次,当俄亚银行得到中国政府承认滨黑辛迪加时，应由该契约当事者中任何一方，立即提供给其他借款团。

附件：换文

敬启者：根据两银行签订的续约第二条规定，望于1924年9

月23日由贵行付给俄亚银行上海分行上海银346,309.67两（上海银三拾四万六千三百零九两六钱七分）。该项系对中国政府未偿还的预付款及至1924年6月30日为止的未付利息累计额的半数，其详细情况如信内所附计算书所载。

本款于敝行上海分行以贵行名义开1924年6月30日特别户头，记入贷方，从当日起附加年利八厘。

对上开款额，由6月30日起至贵行支付日期即9月23日为止累加的年利8厘利息额为上海银6,451.79两（上海银六千四百五拾壹两七钱九分整），希贵行将该款额同时付给俄亚银行上海分行。

以上恳请贵行应允。此致

北京横滨正金银行

1924年9月22日于北京

布留拉

敬启者：本日阅悉贵函及函中所附中国政府滨黑铁路户头贷款计算书。根据本日贵我双方业已签字的滨黑辛迪加契约更新续约，敝行已责成上海分行于明日付给贵行上海分行上海银352,671.46两，此项款额系本金上海银500,000两的半数和至1924年6月30日累计的未付利息192,619.35两的半数以及1924年7月1日起至1924年9月23日为止的对敝行负担款额的累加利息6,451.79两的合计。

特此回答，此致

北京　俄亚银行

1924年9月22日于北京

横滨正金银行负责人竹内和吉

满铁：《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第739—745页

## 美国试图插足滨黑铁路

往年，在各国出兵西伯利亚的同时，各国曾一度管理西伯利亚铁路和中东铁路，作为技术部的委员会的代表著名美国老技师司蒂芬常川驻在哈尔滨，从此美国在北满的活动惊人地开展起来。

关于滨黑铁路问题，1921年与司蒂芬发生关系，他开始计划用美国资本修筑该路，通过黑龙江省铁路交涉局总办马忠骏，按下列条件签订了该路修筑私约：

（一）每年向黑龙江省提供一成利润；

（一）二十五年以后中国方面可以收买该路；

（一）至上述期限不能收买时，契约期限再延长二十年，三十五年后将该铁路无偿交还中国。

然而，黑龙江省议会猛烈地反对上述条件。吴俊陞向张作霖申报了这个私约，遭到批驳，结果该计划失败。

上述司蒂芬计划之所以受挫，当然是由于害怕依靠外资致使路政遭到外国干涉的所谓国权论者的反对。但是，即使想依靠中国资金实现其计划，无处筹集资金毕竟也是个实际问题。于是马忠骏又交结一个以美国资本为背景的俄商司契德尔斯基，与其订立将来必然成为滨黑铁路一部分的哈尔滨、海伦间铁路修筑契约，并且策动吴俊陞压制省议会中的反对派，审议了大要如下的契约草案。〔见下〕

吴俊陞将上述经过报告了张作霖，同时为了取得政府的谅解还派马忠骏前往北京。这个计划是秘密进行的，几乎已达到成功地步，由于未取得俄亚银行的任何谅解，该行提出了强硬抗议，使中央政府不便承认该计划，结果失败了。

满铁哈尔滨事务所调查课：《滨黑铁路问题与呼海铁路》，秘，第15—23页

编者注：根据满铁其他资料记载，上述两个美国计划都采取了隐蔽的手法，回避铁路的真实名字，假称“呼嫩电车”，表面上规定中俄人员出资，实际上美国资本占55%。

## 黑龙江省当局与司契德尔斯基签订的呼海铁路建设契约

(1922.4.17)

第一　中华民国11年4月17日即西历1922年4月17日，黑龙江省财政厅长董召棠、实业厅长张星榆代表黑龙江省政府为一方，俄国商人梭罗门·司契德尔斯基与瑟必约·司契德尔斯基(以下称为司契德尔斯基兄弟)为另一方，缔结如下契约:

第二　本契约称为黑龙江省官督商办呼海铁路合同。

第三　呼海铁路以松花江左岸松北镇的一个适当地点为起点，以海伦县城为终点。

线路长度约为四百五十华里，轨距将与中东铁路相同。

此外，将由松北镇北部修建一条到达中东铁路六十二号待避站的支线，该项工程应包括在呼海铁路建设工程中。

第四　铁路用地的征用费、修建铁路所需一切费用及其他各种筹建费用，均由司契德尔斯基兄弟负担。铁路须于一定时期内修建。司契德尔斯基兄弟对修建铁路不得仰赖外国资本，如违反此项，本契约即被视为无效。

第五　呼海铁路的大站用地面积不得超过一平方里，待避站用地面积不得超过十分之六平方里。供铁路修建用的被征用地带不得从线路两侧超出四分之一里。本条的里程系按中国尺度计算。

第六　呼海铁路建设用地，如为官有地即可无偿征用，如为私有地则按黑龙江省官定地价收购。此项土地征用规章，应由江省政府制订。

第七　呼海铁路建设用的官有土砂、石材及其他材料，虽是免费供应，但课于此等材料的各种税款，须由契约当事人负担。对民有材料应公平给价。

第八　呼海铁路的营业期限定为二十八年。

第九　特许人等须于本契约请准中华民国政府的两个月以内开始勘查铁路。如在此期限内不开始勘查，本契约即视为作废。

第十　呼海铁路须自动工日起一年以内开始运转，在二年末完工。如在此限期内不能完工，即准许缓期六个月；倘仍不完工，即缩短第八项规定的时间一年至五年。若在六个月缓期内建成三百华里以上，营业期限的缩短，即应不超过一年。由于不可抵抗的原因而推迟完工时不在此限。

第十一　本契约呈经中华民国政府批准后，黑龙江省政府须在哈尔滨设立呼海铁路管理局，任命督办、会办、帮办各一名及办事员。

第十二　呼海铁路管理局工作人员的工资及其他管理局一切经费由司契德尔斯基兄弟负担。

但每年度支出予算须经当事者双方一致同意。

第十三　呼海铁路管理局管理从土地收用到铁路建设的一系列呼海铁路事务。

铁路管理局事务施行细则另定之。

第十四　呼海铁路管理局督办及会办之任免由黑龙江省政府执行，其他一般部科工作人员由江省政府或呼海铁路管理局任免。技术部、营业部、材料部的工作人员由特许人选定后呈经江省政府或铁路管理局批准。经理部员可由双方任命，但特许人任命的工作人员须经江省政府同意。

第十五　自呼海铁路运转开始之日起至营业期满之日止，扣除各项营业开支以外的每年营业纯收入，须提出十分之三上缴江省政府，十分之七为特许人的收入。但每年纯收入达三百万元以上时，还应提取十分之一作为江省政府收入。

第十六　呼海铁路及其附属财产在经过营业期限二十八年之

后，应无偿交归江省政府所有。营业限期内，当事者双方不得典当该铁路及其附属财产或以铁路及铁路财产为担保缔结借款契约。如通过动产物件进行典押或借款，应作无效。

第十七　司契德尔斯基兄弟须用自己的资金建成呼海铁路，因此司契德尔斯基兄弟不得将铁路修建权转让他人，如有违反，本契约即归无效。

第十八　黑龙江省政府组织特别护路警察署守备铁路。警察署的维持费由呼海铁路负担。维持警察署的经费预算，须经契约当事者双方同意。如守备铁路需要正规军队时，应在各铁路地点驻扎军队。

第十九　呼海铁路对中华民国军队及军需品输送征收一半运费。

第二十　呼海铁路建成后，如有必须延长到嫩江，对其延长部分的修建，应给予司契德尔斯基兄弟优先权。

第二十一　本契约经中华民国交通部批准后，才在法律上生效。

第二十二　本契约用中俄文各作成三份，中华民国交通部、江省政府、司契德尔斯基兄弟各执一份。

黑龙江省政府代表

财政厅长　董召棠

实业厅长　张星榆

特许人、俄国商人

梭罗门·司契德尔斯基

瑟必约·司契德尔斯基

中华民国11年4月17日西历1922年4月17日

于齐齐哈尔

满铁哈尔滨事务所调查课：《滨黑铁道问题与呼海铁道》，第15—23页

## 俄亚银行的“抗议”和日本的“取消活动”

司契德尔斯基计划之所以未获成功，俄亚银行的抗议起了若干作用。该行北京分行长普齐修格南在通过法国公使向中国中央政府提出抗议的同时，于 1923 年 3 月 13 日送致外交总长以如下的抗议书:

> 1916 年 3 月 27 日，即中华民国 5 年 3 月 27 日，俄亚银行同中国政府签订了关于从哈尔滨到达海兰泡对岸黑河府的预定线修建借款合同，亦即滨黑铁路合同。但公债的发行为俄国革命所阻，中国政府根据同银行签订之协定，决定等待形势好转发行公债，俄亚银行当即同意交给中国政府五十万海关两作为合同附属文件中所规定的预付款的一部分。
>
> 至 1922 年 6 月敝行接获报告，据称: 在哈尔滨成立一个借款团，并由地方官宪取得修建哈尔滨、海伦(通肯)间铁路之许可。因该线属于滨黑预定线的一部分，敝行当即要求交通总长回答关于该项修建许可事宜。旋据外交部再次宣称，考虑到本线修建许可与 1916 年签订的合同有所抵触，中国政府并未同意该项修建。同时横滨正金银行由于同俄亚银行互换过备忘录，从而对本案具有利害关系，日本外务大臣亦要求外交总长说明真相，外交总长也做了同样的书面回答。
>
> 正在我们确信问题已获解决的时候，根据敝行哈尔滨分行最近的情报，前项计划发起人并未放弃修路计划。同时还有这样的事实，即齐齐哈尔〔黑龙江〕省长曾于本月初旬派代表二人往访中东铁路总办，递交督办一份公文，希望研究哈尔滨、海伦间铁路问题，推进修建事业，并要求拨给钢轨、车辆和材料，以便实现计划。本人除希望总长了解上述事实外，还愿意提出以下两个问题: 齐齐哈尔〔黑龙江〕省长根据什么采取

了这样措施？俄亚银行关于修建该线和发行公债拥有垄断权，只要中国政府认为时机成熟，随时均可开始行动，然而又为什么把敝行放在一边而直接照会中东铁路。以上两点，希即示复！

此致

北京　外交总长　黄郛

普齐修格南

1923年3月13日

从上面的文件来看，它的主要意旨是说：在此以前，据闻于1922年6月，哈尔滨的一个借款团计划修筑呼海铁路，并已给予许可；俄亚银行为此向交通总长提出了抗议。外交总长声言，考虑到许可修筑呼海铁路与1916年滨黑铁路契约抵触，故未给予修筑许可；对于因同一案件而发出照会的日本外务大臣也按同样内容做了回答。本抗议的企图在于，倘如同另外方面缔结合同，即须返还前此提供的五十万两预付款。可是中央政府无力偿还，而省议会议员也有人反对。当日本方面得到马忠骏同司契德尔斯基签订了合同的情报以后，显然有些狼狈，参谋本部试图通过满铁开展取消活动。这种情况可从当时满铁社长给奉天公所长的密电中看出来。

奉参谋本部和田少将之命，陆军输送本部门司派出员窪田大尉来访，就齐齐哈尔斋藤大佐关于滨黑铁路之电报，提请满铁务须助一臂之力。除已电令哈尔滨公所长极力阻止该项合同成立外，尚请贵所长立即设法加以阻止；如有可能，应按铁路修建工程形式，积极策划使之成为东亚土木会社的事业。除非不得已，应避免满铁公开露面；为此，可支出若干运动费。尚希邀请东亚土木的有贺或堀来奉天共同协商。但切勿因此而失去良机。万事须与町野中佐商量。

满铁拨出一万元运动费促使黑龙江省议会取消这一合同。不久，张作霖命令吴督军废除合同并且暂不考虑这一问题，本问题遂得在未表面化的情况下结束。

满铁调查部资料课:《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第58—60页

## 满铁与吴俊陞的修建合同流产

1924年7月19日，司契德尔斯基对满铁哈尔滨事务所山内调查课长宣称，已获得呼嫩铁路修筑权，并透露有意仰赖日本借款。

31日，司契德尔斯基访问满铁本社，向大藏理事具陈条件，请求供给修建资金。8月22日满铁在理监事会议上大致决定了态度，即将趋于具体化。旋因遭到张作霖和黑龙江省议会的反对，未获成功。先是，在司契德尔斯基提出向满铁借款的同时，满铁曾有过这样意见，即认为与其以司契德尔斯基的不完全的合同为基础进行融资，莫如设法使司契德尔斯基撤手而改由满铁自己同吴俊陞签订条约。这个意见的具体表现是：1925年3月松冈理事在奉天会见了吴督办、黑龙江省长于驷兴和该省特派交涉员张寿增等人，提出“呼嫩铁路修建承包合同”方案，进行了讨论，以便作成具体方案。

呼嫩铁路修建承包合同概要

(一)签订合同人:

南满洲铁道株式会社代表　松冈洋右(乙)

督办黑龙江军务善后事宜　吴俊陞(甲)

黑龙江省长　于驷兴

区段:自哈尔滨对岸马家船口经海伦至嫩江

(二)修建方法:

修建区域分为南(马家船口——海伦)北(海伦——嫩江)两个区段。乙方进行勘察测量后作成线路图、修建计划书、修建费估价书等取得甲方同意。

南段在签字后一年内动工,在一年半之内完成。

有必要延长时,可延长至一年。

修建设备用土地材料乙方代垫款项由本铁路局长(下称局长)购入之。

完成后局长应予检查验收并从速开始运输,其收入归铁路局。

(三)铁路巡警队之设置:

人员由局长规定,经费由乙方代垫。

(四)承包金额:

修建费估价书合计额为三千七百三十万元(桌上概算)

支付方法:

甲方应在南段完成线路移交后,六个月以内将南段修建费交付乙方,经过六个月不交付时,其未付金额按下开条件作为对甲方之南段贷款。同样,北段经过六个月尚不交付时,应合算在南段贷款本利中作为南北两段贷款。

期限:

四十年

利率:

年利九厘,即每一百元九元,利息每半年支付一次。

本金:

本金应由线路移交后第十一年起开始偿还,分三十年偿清。

担保:

属于南北段的一切动产、不动产及所有铁路收入。

（五）人员：

局长应由乙方推荐人员中聘用会计主任、运输主任、保线技师各一名。

（六）合同期限：

自签字日起至承包金额付完止。

（七）本合同作成日中文各三份，甲方保存二份，乙方保存一份。

该合同虽说是修建承包合同，实际上却是资金供应合同，它的目的在于，按年利九厘贷放，修建估价额为三千七百三十万元。

后来，公司的各个条款亦告确定，吴督军亦予承诺，并已达成谅解，由吴督军和于省长征求黑龙江省议会同意，问题仅剩展期签字了。而吴俊陞、于省长、张焕相等人亦均誓言一定履行合同。然而，至9月于驷兴竟以"同松冈理事交涉的滨黑铁路工程承包合同，从洮昂铁路开工以来遭到劳农政府〔指苏联〕抗议并提出各种要求，以致产生了相当麻烦的关系"为理由，通告奉天公所长已不可能继续交涉。这是表面上的理由，实际乃是奉天政务厅长、江省郑代省长、黑龙江省张财政厅长以及广信公司张总办等人介绍的各个公司在暗中活跃，使得满铁的单独合同陷于不可能签定的地步，同时也可能由于省民历来就反对从外国借款的关系。另外，再考虑到借款额巨大和奉天方面投机取巧等情况，吴督军本身亦开始不感兴趣。这样，本合同在实现的前夕终于宣告破产。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第71—74页

## 2　满铁策动吴俊陞签订呼海铁路材料契约

### 吴俊陞创办呼海铁路公司

围绕着1924年4月18日黑龙江省督军吴俊陞和俄商司契德

尔斯基签署的"呼海铁路修建合同"，中国人之间相继出现了很多计划，日本和中东路方面也进行了强大的运动，其错综复杂情况实难想像。司契德尔斯基方案因最后遭到张作霖的反对而宣告中断，但在1925年8月，吴俊陞却在奉天掀起另一运动，终于说动张作霖同意设立官商合办股份有限呼海铁路公司，目的是修建滨黑铁路一部分——马家船口、海伦间的铁路，名义资本总额一千万元。该公司于9月1日正式成立。据称，吴俊陞这一计划，张作霖本拟不予承认，但由于吴俊陞赠与张的第五夫人和张学良夫人等以铁路权利股，并以听从张作霖指挥任命该公司总办和组织该公司为条件，始被允诺。资本金一千万元，预定由黑龙江省财政厅及广信公司出资五百万元，其余五百万元拟在民间资本家中募股，但民间无人认股，结果只用财政厅及广信公司的资金开始了业务。"呼海铁路公司"设于齐齐哈尔城内，组成董事会作为执行机关，同时设工程局于松浦，推行建设事务。任命高云崑为公司总理兼工程局局长常驻松浦，其他干部亦经任命。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第94—95页

## 满铁镰田弥助回忆拉拢吴俊陞签订材料供应合同经过

当时奉天省关于奉海铁路的交涉已取得成功，即将着手兴工。黑龙江省亦借机展开猛烈运动。这次改变了从来的方针，计划由黑龙江省官民自身组成呼海铁路公司，呈请东三省交通委员会批准后即行修筑。

吴督军最初主张把本路分成三段，先修到绥化，看一下营业状况，再逐步延长。背地里还有部分谋士希望尽速建成以便抬高松浦镇商埠地的地价。日本对该铁路也在关心着，认为只要轨距和

满铁的一样，不管中国或满铁修筑都不成问题，但要再修筑一条和中东铁路一样的，则是"国防"上决不可能放过的重大问题，于是经常鼓励菊池军事顾问兼特务机关长里应外合地说服张作霖。张作霖好像不愿干涉吴督军管区内的事，采取顾左右而言他回避责任的态度。但是，看来又好像不能拒绝再三的说服，某日曾告诉菊池军事顾问说："镰田公所长和吴督军是盟兄弟关系，如能巧为利用这一关系，滨黑线问题必将成功"。杨宇霆也跟着附和。于是，根据本社命令，直接同吴督军谈判的重任终于落到我的头上。自己当时并无自信，也无妙策，但从张、杨的话里感到可能要把全部责任推给吴督军而解决这一问题。我想如果是这样，倒怪有意思的。大正 14 年 9 月 8 日，我访晤张作霖探询他的意见，他重复和菊池顾问一样的话，并一再劝我照办。

我当时请求张作霖给写封介绍信，大意是："此次为滨黑线问题镰田公所长往访，即请听取详情与之商洽"。我跟张作霖并不是盟兄弟，但由于日俄战争时的关系和在奉时日华交涉以及郭松龄倒戈时的关系，我们之间无话不谈。因此他立即答应了我的要求。当时吴督军为了同张作相的关系流传着他要辞职。所以从时机上来说，真是大好良机。

9 月 9 日拿到张作霖的介绍信，10 日穿上中国服装离奉去齐。不凑巧和俄国显要关系最深的中东铁路交涉局总办马忠骏也坐在同一列车。我总算把他敷衍了过去，到达齐齐哈尔。

次日晨天还未亮，督军只一个人来到我的住处。我把张作霖的介绍信给他看。他说，今天就召集要人开会，希望我也出席，我以暗示的方法事前对他进行了警告，我说："最近围绕滨黑线问题，总司令得到种种情报。看来总司令很为此担心。总司令好像采取这样的方针，即今后东三省修筑铁路如果不完全按照自己国家的标准轨距就绝对不予批准。"

15日上午十点，在聚餐后立即举行了大员会议。督军拿出张作霖的介绍信讲道“镰田所长为洽商滨黑线问题而来，将来本省如决定修筑本铁路，运转材料等均由满铁给予协助，我想派政务厅长程廷恒负责这一交涉。”原来本铁路修筑问题以及供应材料，既有俄人插手，也有中国人干预。其中主要有安利洋行、泰和洋行、天一公司、如意公司、西门子、司契德尔斯基，等等。他们都拿着秘书长郑谦、黑龙江省张财政厅长和广信公司总办等人的介绍信到处奔走。因此，我怀着几分不安的心情注视着在座人的脸色。出乎意料的是，无一人反对，真是督办一声令，大局已告定。

督办催我第二天就同程厅长动身。我认为轨距问题必须拿到确切的证据，因为是中国人的事情，不趁热打铁后来就说不定变成什么样子。督军当即吩咐秘书写好如下信件:“轨道自当按中国国有铁路轨道办理，购入材料拟使程政务厅长前往大连同满铁进行商洽”。我于是放了心。

20日偕程厅长到本社，会见安广社长、大藏理事和藤根部长。

23日下午六点出席大藏理事在新滨酒楼举行的晚餐会，席间交换了种种意见。

24日程厅长在本社会议室正式会见了大藏理事、藤根铁道部长和木部庶务课长，听取关于呼海线所需材料本社作成的甲乙两种估价单的详细说明，然后携带两方案暂先返齐请示督军。

27日程厅长将详情报告给督军，督军对会社的善意和牺牲精神表示感谢，立即批准了甲案，着由程厅长正式向大藏理事致意，同时对呼海铁路高总办、温技师，也直接由督军下令赶忙准备一切。

至此多年的悬案——滨黑铁路终于在大正14年9月末开始了马家船口至呼兰间部分铺轨工程。

满铁:《满洲铁道建设秘话》，第145—152页

编者注:这是满铁奉天公所长镰田弥助所写的回忆录，翻译时进行了一些删简。

## 吴俊陞、于驷兴致满铁社长安广函

(1925.9.17)

安广社长惠鉴:查本省呼海铁路建筑问题,筹议多年,迄未举办。俊陞等为便利交通发展北满工商起见,决定由江省官商合资修筑,以便商旅。惟江省地属边塞,省有铁路,此为嚆矢。现在开办伊始,头绪纷繁,进行事宜诸多困难。所有采购材料一项,承奉天张上将军来函介绍谓,贵社盛情商洽,意甚诚恳。兹特派本署政务厅程厅长廷恒为全权代表,前往贵社接洽办理,届时务请贵社长本中日亲善之主旨,随时协助,俾呼海铁路早观厥成,曷胜感幸之至。专此奉恳,敬颂台绥。

吉林省社会科学院存本函抄件

编者注:此函件即镰田持张作霖介绍信去齐齐哈尔活动后,吴俊陞派程廷恒赴大连签订合同的委任状。

## 吴俊陞给张作霖复函

(1925.9.18)

上将军钧鉴:镰田所长来江赍到钧谕,祗聆甚是。呼海路购料一事,拟即派政务厅程厅长廷恒偕同镰田亲赴大连接洽,以凭商办。材料之购置,于工程营业各方面关系至巨,自当按国有铁路轨道办理,以重要工。知劳垂注,谨先复闻。

中国社会科学院经济研究所藏档,第351—950号

## 日本驻哈尔滨总领事天羽英二致外务大臣币原喜重郎函

(1925.9.19 第148号)

满铁奉天公所长镰田弥助携带张作霖致吴俊陞的关于滨黑铁路的材料可与镰田商谈的信件,14日由此启程前往齐齐哈尔,作

为吴俊陞的客人下榻于督办公署，与吴督办和于省长等其他要人进行了会谈。18 日与程政务厅长及早川齐齐哈尔公所长同道来哈，预定 20 日与程厅长一起前往大连。从密谈中得悉，关于此行其主要任务如下（大致经过已向中野领事密谈，但因彼等即将出发，也有漏谈的地方，本函虽可能重复，谨作概略报告于下）：

关于今春黑龙江省长于驷兴、该省特派交涉员张寿增及松冈理事之间大致取得谅解的呼海铁路承包合同，省长（张交涉员公出）谈称：自洮昂铁路工程开始以来，即为来自苏联方面的抗议和妨碍所苦，因此，在这种情况下与满铁签订包工合同是十分困难的。但鉴于以往与满铁的经过情况，目前难与苏联方面订立契约。最终的意见是：想根据一般所提出的材料估价，在最为有利的条件下购进材料。此项所需费用，依靠丈放松浦镇（由松北镇改称）的土地筹措，计划最初筹集五百万元，第一期内修至绥化，然后再逐渐延长，等等。

宴会时，广信公司张总办无意中说出铁路有两个有力的竞争者。日后秘密探听到，一个是去年与省议会议员耿之光签订临时契约的天津泰和洋行（英商）；另一个是西门子，据闻已经提出了估价书。与上述泰和洋行签订的临时契约，轨距是五呎或四、五呎，但关于提出的估价，情况如何尚未判明，目前正详细探索中。

据闻数日前，驻哈尔滨俄国总领事格兰特，为齐齐哈尔领事馆的国旗升旗式，携同赤党二百名来齐，在督办公署逗留两天，受到吴督办的热情款待。当时吴督办与格兰特总领事之间，就前此在哈尔滨协定的鹤立岗煤矿运煤线达成了协议，即在五年偿还的条件下，由苏联方面以十九万日元承包并供给机车五辆、运煤车八十辆。

据闻格兰特总领事还提议用六十四万元（时价 32 万元）收买昂齐轻便铁路，但吴督办答称：该路是八旗人的生活来源，婉言

拒绝。

由于要求对张作霖致吴俊陞信件给以复函，结果如附件，得到了吴俊陞复张作霖函，内称关于滨黑铁路的材料购置一事，当由程厅长和镰田在大连共同商讨，工程、营业和轨距问题，完全准据中国国有铁路。但在最初的复函草稿中，没有记载轨距问题，因而特别提醒了吴俊陞，结果吴使程政务厅长作了追加记载。关于轨距问题，当时程特意在复函开头的纸格外，记载了奉吴督军命追加的字样。这应看成是，由于轨距问题已在省内有了议论，程是为了明确责任。

此外，19日据镰田由滨黑铁路温总工程师处闻知，关于购入材料，除泰和洋行和西门子以外，安利洋行和其他方面也提出了估价书。

中国社会科学院经济研究所藏档，第351—950号

## 第一次呼海铁路材料买卖契约

(1925.10.10)

黑龙江军务督办、黑龙江省长（以下称为甲）商由南满洲铁道株式会社（以下称为乙）定购修造自黑龙江省松浦（旧名马家船口）起至呼兰铁路应用材料、车辆及附属物件，订定合同条款如左：

第一条　乙应照附单甲号所载价格及数目，将附单甲号物品卖与甲。

第二条　乙应将前条所载车辆之客车，改装铺布改涂车体之内外，其货车仅改外部。甲应将所需附单工号费用支付之。

第三条　定购物品交付地点，定乙之长春车站内路线；甲每次派铁路员司查验各部，由甲乙代表眼同将物品交接。惟查验物品，倘与第一条所开不符情形，或不堪使用者，应由乙负责任。

第四条　交货期日定为如左：

一、机车、票车、货车:

自乙接甲通告之日起五十日以内;

二、其他物品:

自乙接甲通告之日起二十日以内。

第五条　因有甲之委嘱,乙应为运货方便起见,将各种车辆分开装车,俟货到松浦时,再行构成使用,应将所需附单丙号费用支付之。

倘车辆构成试验时,如有行驶不完善者,应由乙负责任。

第六条　乙为前条所载在长春及松浦分开及构成车辆,应用起重机一座,但该起重机自长春起送至松浦,来往运送及运费均由甲自行办理。

第七条　乙对甲所办呼海铁路愿为帮助进行起见,第一条物品价金及第二条第五条所载费用,自该物品交清之日算,三年以内暂不取息,由第四年起行息,按年九厘,即每日金一百元付息九元正。

第八条　第一条物品价金及第二条第五条所载费用,自物品交清之日起,三年内暂不还本,自第四年起,摊分三年将物品价金于每年年底还付一次,付款时毫无折扣,但无妨在期限以前还清。

第七条所定息款,自物品交清之日起算,由第四年于每年年底还本之时合并支付之。

第九条　物品价金及费用息款,由甲指定黑龙江财政厅及广信公司为共同担保付款机关,自第四年起,按照每年应行摊还之数如数付清。

第十条　除第一条所载物品外,关于呼海铁路用品,如甲愿商购,乙可应承甲之商议。

第十一条　本合同签字即发生效力,按照第八条还付本利办法付清时作废。

第十二条　本合同以中日文缮写各三份，甲执各二份，乙执各一份为据。

黑龙江省长于驷兴代表黑龙江省政务厅长　程廷恒

南满洲铁道株式会社社长　　　　　　　　安广伴一郎

民国十四年十月十日

满铁:《满铁关系条约集》,别册,第二辑,第828—830页

编者注:该合同附表略。甲号附表总额为日币514,666元;乙号附表为71,419元;丙号附表为47,700元。

## 前沙俄中东铁路管理局长奥斯罗莫夫承包工程，满铁暗中支持

如意公司是为承包本铁路工程在1926年1月创立的，是前中东铁路管理局长奥斯特罗莫夫和吉祥共同组织的组合。公司的资本是由奥斯特罗莫夫从哈尔滨商人格乌里罗夫和奥巴林那里筹借的，共为大洋五万元。

吉祥不过是在说服黑龙江省政府方面获得铁路工程承包权的约定下，列名该公司的。因此，合同中虽举吉祥为如意公司代表，但实际的中心人物却是奥斯特罗莫夫。该公司乃是奥斯特罗莫夫承包滨黑铁路工程的一个实行机关。

合同是在1月31日签订的。2月1日，在形式上如意公司代表吉祥约定无限期地全部委任奥斯特罗莫夫执行合同，其委任状经公证人姆·福特罗夫事务所予以认证。

吴督军和奥斯特罗莫夫的关系很深，奥氏在中东铁路长官时代就和吴督军意气相投，卸任后经常接近吴氏并求吴氏谋职，而吴督军因原来的友谊也在想法救济。吴俊陞拟定呼海铁路修建计划后，想把奥氏聘为该路顾问，但因顾虑张作霖的关系，未有发表。至于奥氏，从1925年12月中旬以来，就逢迎呼海铁路局董事长吉

祥，并与张兴仁监理和公司总办取得联系，开始策动吴督办，以便承办修建工程。吉张两人成了奥斯特罗莫夫的走卒，终于说服了吴督办，成功地包揽了松浦呼兰间土工和架桥工程。

当时，奥斯特罗莫夫申请满铁援助测量用资金，满铁认为通过奥斯特罗莫夫的居中介绍接近黑龙江省对将来颇有好处，故决定贷二万五千元给奥斯特罗莫夫。满铁、黑龙江政府之间的呼海铁路材料买卖合同是在此以前签订的。但总的说来，满铁在对待滨黑铁路问题上的态度是避免公开露面，加深同苏联的复杂关系，而企图站在背后利用奥斯特罗莫夫等人以导致将来对自己有利的局面。当时，满铁和日本政府的态度可由1926年3月9日币原外务大臣给驻苏大使田中都的公函中看出概貌。

> “对该线（滨黑线）满铁也暂时无意接受苏联权利，只是在去秋听到中东铁路已策划修建从马家船口到绥化的铁路，并已同黑龙江省达成某种协定以后，为了牵制的目的，同吴督军签订了修建马家船口至呼兰十几英里铁路材料供应合同。再有，呼兰线土木工程最近已由中国人（奥斯特罗莫夫为实际中心人物）缔结承包合同，但看来好像缺乏资本，结果将会请求满铁贷款，彼时虽然要通融给奥氏若干，但满铁绝不能公开露面。不过，滨黑线在经济上具有重大价值，将来必须很好地加以考虑，然而在当前，只好止于阻止伊万诺夫计划的程度”。

日本最害怕的是由于购入中东铁路材料而将滨黑铁路改成五呎轨距所引起的局面。阻止伊万诺夫的策划既已成功，日本更将在表面上装作消极而把将来的铁路日益引向有利于自己的道路。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第104—106页

## 外务大臣币原致驻哈尔滨总领事天羽英二函

(1926.1.26　亚一机密第8号)

关于第7号去电前段所谈问题，据我省最近收到的满铁本社报告，该社已就此问题照会目前在贵地的大藏理事；大藏理事复电内称："奥斯特罗莫夫此次就承包修筑呼海铁路问题与吴俊陞进行了交涉，结果大致已取得委任：先在本年内将至海伦为止划分三个区段，进行实地测量。但是，不言而喻，这并非是进展到承包该铁路的全部修建工程。总之，此项实际测量，迟早要靠某些人经手进行，因而是否可由满铁支付奥斯特罗莫夫此项费用二万五千日元，予以支援？"就此，满铁本社立即复电大藏理事，内示："关于最终形成了诸如奥斯特罗莫夫介于满铁和中国方面之间的措施，需要慎重考虑。此问题须待近日安广社长归来后审议，因而支付实地测量费问题，亦应在根本方针确定后再行决定。"由于上述情况，满铁尚未把大规模的修建滨黑铁路计划作为会社的议题，作出任何决定。

此外，与本问题有关，为供贵总领事参考，如附件甲号，函送满铁理事松冈关于滨黑铁路材料供应契约的谈话要点抄件一份，此抄件目前尚希按极密处理为要。

再关于第7号去电末段所载俄亚、正金两行间交涉问题，如附件乙号，业于去年12月21日训令驻华公使，详情请查照附件。〔此附件略〕

附件甲

### 满铁理事松冈关于滨黑铁路材料供应契约的谈话

大正14年12月19日松冈满铁理事来访木村亚洲局长，对前

此满铁与黑龙江省官员之间签订的关于滨黑铁路材料供应契约，做了如下说明：

大正14年晚夏，黑龙江省督办吴俊陞与中东铁路长官伊万诺夫之间，就修建由马家船口至绥化之间的铁路（轨距五呎，由黑龙江省修建）秘密达成协议，条件是：由俄国方面无代价地供应路轨和建筑材料，并以极低廉的租金租给运转材料。接获这一情报后，满铁立即与张作霖、吴俊陞密谈，结果张作霖严令吴俊陞不得与俄国方面进行关于此类修建铁路的交涉（张作霖对此问题佯作毫无所闻，但似乎毫无疑问，实际上吴俊陞事前已取得张的同意才与伊万诺夫进行交涉的），吴也坚决否认与伊万诺夫有过交涉，结果派黑龙江政务厅长程廷恒（或代理人）前往大连，与满铁方面商议的结果，遂如附件于大正14年10月10日吴督办、黑龙江省省长于驷兴与满铁社长之间，签订了购买修筑松浦（旧名马家船口）—呼兰间铁路所需材料、车辆和附属品的契约。然而，因顾虑同俄国的关系，曾将此问题保守秘密，以后由于时局关系，本契约更加严守秘密。此外，策划签订此项契约的着眼点在于，在我国政府的指示下迅速阻止这种形势，即在与满铁暗中有利害关系的滨黑铁路预定线上实际由俄国修建五呎轨道的铁路。

不过，在附件契约中，当前所着眼的松呼铁路，只是二十几哩的铁路，如果实现这一铁路的修建是可能的，满铁当然认真履行上述契约。但据卑职观察，这一铁路的实现，并不象黑龙江省宣传的那样容易。此项契约不久即将办理正式手续，求得我政府的批准。然而，这是在探听到俄国的企图后，立即做的最大努力，可以说是在仓卒之间急忙采取的临机措施，更加还有上述情况，因而一直到现在没能办理正式手续，请见谅是幸。

此外，与本案相关，尚请注意以下问题：

1．黑龙江省官民（官方和省议会），从来认为俄亚银行和中央

政府所签订的滨黑铁路契约无效。关于这一问题，无论怎样促使他们重新考虑，也是坚决不同意，并且张作霖的态度也是如此。

2. 北京政府交通部也无意支持此项契约。当然在历任交通总长中，也许能出现想支持这一问题的人；但是，只要中国中央政府的威令不能在东三省实行，那就不能希望实行此项契约。而且，就目前情况看，出现实行中央威令的局面，是完全不能设想的。

3. 即使可以履行上述契约，对日本来说，届时也有必要设法使上述契约中所载的五呎轨距改为四呎八五的标准轨距。

考虑到以上三点，可以认为，滨黑铁路的实现，待机同地方官民合作（除采取黑龙江省官办形式之外，别无他法）较为方便，而且，可以设想，恐怕除此之外别无他途。

因此，对满铁来说，不仅对黑龙江省官民的策划特别是同俄美的关系，须经常地不遗余力地加以注意，而且也不得不根据情况采取临机措施。最近四年来，吴俊陞同司契德尔斯基(该人在背后不断与美国人发生关系)之间签订的关于滨黑铁路契约，曾遭到张作霖撕毁两次。

中国社会科学院经济研究所藏档，第351—951号

## 满铁在呼海铁路问题上的策略

1925年8月，吴俊陞的呼海铁路修建计划具体化并取得张作霖认可后，吴于8月20日来哈，21日视察了该路起点马家船口。当天，吴并会晤中东铁路管理局长伊万诺夫，说明滨黑铁路在经济上的有利性和该路对中东铁路的意义，请求给以援助，并交涉由中东铁路供给修建滨黑铁路所需之二百俄里钢轨。伊万诺夫向吴约定将支援实施计划，建议在当年内完成至呼兰段的建设，提议应于返齐后从速任命干部和设立筹建办事处。吴俊陞这一秘密计划之突然公布，是因为当时日俄争夺北满铁路权利，其激烈程度已达极

点，为了避免纠纷而采取的办法。当时，日本拟援助中国修建洮昂铁路及其他各线以促进北满开发，达到将物产吸向南方的目的。苏联亦拟支援中国修建中东铁路同主要产粮区相连的许多支线，俾有助于培养中东铁路。在这种情况下，对伊万诺夫来说，接受吴俊陞的要求正是求之不得的事，伊万诺夫勿宁是以更为积极的态度表示愿意无偿提供建设材料，并按极低的赁费贷与运转材料。但由于张作霖的反对，此事不得不功败垂成。伊万诺夫接获吴俊陞回答后，本拟“嗾使俄亚银行提出抗议”，可是俄亚银行当时同苏联的关系，并不是能够共同处理问题的那样密切，绝不可能指望该行出面抗议。得到伊万诺夫兜售材料运动的情报后，满铁立即开始积极策动以便抵制。日本舆论对这个铁路计划的看法是，如果作为苏联铁路系统的一部分出现本铁路，对满蒙以至朝鲜的日本利害关系必将产生重大变化，无异给苏联以经常可乘之隙而贻留后患。因此，日本希望最低限度应通过供应材料，争取统一标准轨距，以便有利于日本。满铁的这一运动关系到日俄铁路线的胜败，进而还影响到两国势力在北满的命运，因而它是在断然的热情洋溢的情况下进行的。满铁的热诚终于为吴俊陞和张作霖所容，至10月10日签署了呼海铁路材料买卖合同。这中间经过情形可从1925年12月19日满铁松冈理事访问外务省木村亚洲局长时所作的关于滨黑铁路材料买卖合同的说明中看得出来。〔略。见1926年1月26日币原外务大臣致驻哈尔滨总领事函附件甲〕

在黑龙江省政府和满铁签订“呼海铁路材料买卖合同”以后，俄亚银行代表郭业尔于11月20日会晤正金银行小田切北京分行经理提出口头抗议：该合同的内容侵害了俄亚银行和正金银行的利益，并建议“纳入正轨”。其建议的内容不外是“根据滨黑铁路合同规定精神，取得中国政府的承认，将该铁路的权利转让给正式的第三者”。1926年2月4日，再次要求正金银行回答日本对上项

抗议和建议的态度。正金银行小田切北京分行经理乃根据12月21日币原外务大臣给芳泽公使的训令，用口头传答了满铁对正金银行的回答，另外应俄亚银行代表别尔切之请，作成书面回答送交俄亚银行。回答内容是:

(1) 满铁虽然为了阻止吴督军和伊万诺夫的合同签订了材料供给合同，但无意侵犯俄亚和正金银行的利益;

(2) 满铁将来或许希望接受滨黑铁路修筑权亦未可知，但在目前中国政情紊乱的情况下，认为商谈本问题尚非其时。

次年3月3日，对上述回答，俄亚银行经理别尔切再次用书面向小田切分行经理提出如下意见:

(1) 俄亚银行得知: 满铁签订呼海铁路材料供给合同系出于阻止吴俊陞、伊万诺夫铁路计划的目的，丝毫无意侵犯俄亚、正金的利益;

(2) 俄亚银行得知:满铁虽愿接受滨黑铁路修筑权，但认为现下尚非其时;

(3) 呼海线是滨黑铁路的一部分，故俄亚银行愿同满铁进行协商;

(4) 为使材料供给合同和1916年的滨黑铁路借款合同及1924年滨黑贷款合同相吻合，愿与正金协调。

俄亚银行的抗议和建议是在这种理由下提出的，即按“滨黑铁路借款合同”第十六条规定，购入外国材料须由俄亚银行承办，但中国官宪竟无视这一约定，拟修建铁路并从满铁购入必要材料，所以是侵犯合同上的权益。满铁则主张自己的行动仅止于纯粹的商业交易范围，并不是根据自己的意见要取代俄亚银行修建滨黑铁路，因此没有理由成为该银行直接抗议的对象。如需抗议，则应向中国政府提出。

然而中国政府甚至宣称该合同无效，俄亚银行纵使抗议实际

也不会发生效果，因此俄亚银行的策略是，通过向借款团加入者正金银行诉苦，或可把借款团中的俄亚银行保有部分全部转让给正金银行，以便处分不稳定的财产，或可把自己保有部分的三分之一让给满铁，以便减轻本身的损失。

由此可知，俄亚银行向满铁提出抗议乃是一种手段，是为了掌握这一机会作为交涉线索而进行的，俄亚银行只要能收回曾经预付给中国政府的款额就会感到满意，它根本无意修建该铁路。

俄亚银行在对日本提出抗议的前一些时候，即在吴俊陞发表成立呼海铁路公司后不久的8月26日，由代表别尔切以下述理由向中国政府交通总长叶恭绰提出抗议，即“黑龙江省当局拟用中国民间资本修建哈尔滨黑河间铁路一事，是侵犯俄亚银行根据1916年滨黑铁路合同所取得的滨黑铁路修筑权的。”交通部在9月19日对该抗议作了如下的书面回答：

> 拜诵8月26日华函。查滨黑铁路借款合同自民国5年缔结以来，已九载于兹，贵行毫未动工修建，江省因交通不便，各种事业不得发展，为此所受损失至重且大。事至今日，该省长为舆论所迫，不能再事踌躇，故拟以国内资本暂先修建呼海线，借以便利交通。此复。
>
> 俄亚银行代表别尔切
>
> 交通部
>
> 民国14年9月19日

交通部总长叶恭绰在回答俄亚银行的同时，还在9月15日给张作霖打了密电：

> 呼海铁路已在数年前由交通部和俄亚银行签订了合办合同，但毫未付诸实行。通过您的来信，得悉黑龙江省此次打算自办。查该铁路原属急设，因而自属可行。对俄亚银行，将由

本职讲求适当措施。但据闻实系由俄人自办，亦有伊万诺夫参与其间铺设俄国轨距之说。虽不知其确否，然无论如何必须由中国自办，以避免将来纷争，实为至要。务请考虑！

叶交通总长于17日又给张作霖一份密电：

得悉该铁路完全不用外资，如释重负。窃思钢轨应使用四呎八吋半标准轨幅，以备将来同洮昂铁路连接。俄亚银行或将请求偿还垫付政府一百万卢布（注：实际是五十万元）亦未可知，处理此事虽不无困难，但我方必将采取随时偿还之方法。

谨复

在俄亚银行同交通部、交通部同张作霖互换函件的幕后，满铁松冈理事为维护日本的利权曾如何活跃，可从该理事在1925年9月23日给古泽哈尔滨公所长的信中窥见一斑。松冈理事在信中写道："当看到该计划对我方不利时，以极其慎重的态度，首先间接地鼓动俄亚银行向中国政府提出抗议〔中略〕。交通总长之所以对张作霖采取这样的措施也都是由于本人在幕后的出谋划策。如以现在的形势发展下去，则俄亚银行的抗议将毫无所获；满铁对吴俊陞的交涉如获成功，则拟使中国偿还预付款给俄亚银行并废除合同。这就是今后的方针。"

总之，不管是俄亚银行对交通部的抗议也好，不管是叶总长对张作霖的密电也好，都不外乎是满铁的策略。从这里不难看出，满铁是怎样肩负着日本的期望，为了把北满的根干——该铁路取到手中而奋斗的。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路修筑过程中的外交政策史的观察》，第107—116页

## 关于呼海铁路的筹备费

（一）对缔结材料买卖契约的当事者程廷恒的筹备费

| | |
|---|---|
| （1）交付额 | 100,000 元 |
| （2）交付日期 | 大正 15 年 6 月和 9 月份分期交付 |

（二）对奥斯特罗莫夫的支付款

| | |
|---|---|
| （1）交付额 | 25,000 元 |
| （2）交付日期 | 大正 15 年 2 月 |
| （3）以测量费名义交付 | |

满铁总务部外事课:《筹备费调》,极秘,打字件

## 日本驻哈尔滨总领事天羽英二致外务大臣币原喜重郎函

(1926.2.16　第 116 号)

日前第 46 号往电报告的上月 30 日呼海铁路工程局总理高云崑与如意公司代表吉祥(吉德纯)之间签订的呼海线松浦至呼兰间的包工契约书，如附件甲乙译文各呈送一份。该契约译文是本地满铁事务所对照俄中契约原文译成的。

奥斯特罗莫夫由如意公司代表吉祥处取得无限期的全部委托的委托书，该委托书已于 2 月 1 日在本地公证人姆·福特罗夫事务所办理了公证手续。

奥斯特罗莫夫机智能干,因此对其行动有必要加以注意,不能不令人担心的是，有他参加，结果是否会给我方带来有利的后果(请参照去年 11 月 19 日机密第 196 号函)。但如考虑以下各种情况,即:

1．无论如何该人已深入到吴俊陞的内部,吴也决定想给该人

以某些援助，并已签订了转包契约（因决定该人承包工程，结果本月15日呼海铁路温总工程师被罢免，这也可以看作是该人已接近吴的一个实例）；

2．俄国方面特别是中东铁路对日本方面和满铁，变得极为神经过敏，因此，与其由满铁直接承包工程，莫如让该人承包工程在事业进展上可有许多方便之处；

3．鉴于该人的手腕、性格及其与吴的关系，目前抛开他在推行事业上恐将发生阻碍；

4．该人已经进行铁路线路的测量准备工作，因此便于开工。

在这种情况下也只好承认他的转包契约。据闻满铁方面也由于意在利用该人，于本月初以测量费的名义借给他25,000元。据称，这是因为，该人在本地虽然设立了事务所，但因缺乏资金，该人以如意公司承包工程在支付必要的保证金方面发生了问题，因而由满铁取得了这笔借款。但是，据闻该人对目前在此地的大藏理事曾谈称，美国领事劝诱他利用美国资本。因此，如果得不到日本方面的援助，势必依靠美国。

满铁松冈等人的意思是，上述契约既已签订，现在就应将去年4月松冈理事与黑龙江省长于驷兴的内部协商进行下去，签订哈尔滨墨尔根间铁路借款契约，以其借款支付上述包工契约和去年10月满铁的材料供应契约（参照去年10月16日机密171号敝函）的款项。2月9日松冈理事到齐齐哈尔出差时，就是本着这种意思同于省长、程政务厅长以及张交涉员进行会谈的。据云，上述借款契约签订后，当然要就四国财团参加问题采取适当的措施。

关于滨黑铁路问题，以往有过种种经过，但如去年第165号敝电所述，可以看到在张作霖的势力扩张到黑龙江省以前加以解决是比较方便的。在张的地盘何时发生动摇尚不能预料的今天，有必要促进其及早解决。如从目前中国政情和本地区的形势来观察，

单单依靠大正13年滨黑铁路借款团契约，不但何时实现不能预料，而且该契约在铁路轨距和其他方面对我方也有不便之处。因此，从作为今后的方针来说，我认为是否应该在妥善处理此项契约的同时，大致按上述松冈的方案进行。

再有，此次如意公司的包工契约是限于松浦、呼兰间，据称松浦、绥化间的工程费预计约需五百万日元(附件第2号)，松浦、海伦间约需九百万日元。

中国社会科学院经济研究所藏档，第351—951号

## 关于第二次材料供应合同的签订

呼海铁路修筑工程第一段马家船口、绥化间于1927年1月22日完工，立即开始临时营业，并计划继续由如意公司承包第二段绥化、海伦间工程。旋因工程局认为如意公司工程质量不高以及其他理由，决定延长工程由呼海铁路工程局直接进行，1928年5月着手土工工程。先是在1926年4月24日满铁同黑龙江省政府代表重又签订了第二段绥化、海伦间材料买卖合同。在4月13日，满铁安广社长访晤外务省亚洲局长木村，就第二次合同做了说明并取得谅解。亚洲局长把安广社长这一申明误解成先前的第一段马家船口、呼兰间的材料供应。4月22日驻华公使将俄亚银行对小田切正金银行分行经理提出的如下意见：即“据闻满铁正就呼海铁路第二段计划同中国协商，从俄亚银行和俄亚、正金贷款团的立场出发，这是不能默认的”，报告给外务省，这才明确安广社长所谈的原来是新的合同。在签订第一次材料买卖合同当时，外务省考虑到国际关系的复杂性，曾经暗示满铁，不要深入到滨黑铁路问题中去，供应材料也应当限于松呼线范围。亚洲局长在1926年1月19日及2月8日又两度就松呼线延长乃至呼海铁路计划问题质问过满铁，明确了满铁除松呼线外，并未考虑到其他。再有，第一

次合同签订后，俄亚银行对正金银行提出有关满铁材料供应合同的质问性抗议时，满铁亦曾通过正金银行对俄亚银行代表做了如下回答："签订呼海铁路材料供应合同，目的在于阻止吴俊陞、伊万诺夫的铁路计划，并无任何侵犯俄亚、正金两行利益之企图。"正是因为有了这样的经过后不久签订了第二次合同，所以外务省好象很不满意。外务省害怕的是：如果满铁供应呼海铁路即滨黑铁路第二段材料，并进而随着工程的进展供应第三、第四段材料，无异于完全破坏过去同各方面达成的谅解，结果将使日苏关系紧张化，其他国际关系亦将难以处理。自从洮昂线建设问题发生以来，苏联曾对日本驻苏大使以及币原外务大臣、出渊次官屡次提出抗议，外务省经常与之周旋答称："满铁不过承包了纯粹的中国铁路建设工程"。在这种情况下，一旦使呼海铁路（可以看成是中东铁路支线）的轨距不同于中东铁路，并在同中东铁路进行暗斗中促进该路的修建时，其结果必然会刺激苏联的感情是无疑的，对日苏国交和中东、满铁关系亦将发生重大影响。

但是，满铁认为并不是自己主动怂恿签订新约的，新约是基于黑龙江省政府的恳请签订的。黑龙江省政务厅长程廷恒和呼海铁路董事长吉祥二人曾来满铁，声称因购买材料缺乏知识，故经满铁之手方感可靠，材料价款拟以现款支付，务请代为购入，云云。满铁当时如果拒绝，对方当然要改向中东铁路交涉，那样，满铁参与第一段工程的意义必将消失。并且除了合同价款二百万元改为现金支付外，其他条件与第一次并无不同。因此，在国际上也不至引起多大摩擦。满铁还认为，对俄亚银行的抗议，只要和以前一样答称："关于实行或维护该铁路借款合同上的权利应由俄亚银行单独地直接向北京政府提出意见"就够了。然而外务省深感忧虑的是：对俄亚银行的纠纷会给将来同苏联国交方面造成极其微妙而重大的影响。

于是外务省以币原外务大臣名义向满铁提出要求说:“本问题既经签订完毕,再来拒绝黑龙江省政府是有困难的;但是否可将执行合同延缓到某一时期?”外务省同时并怂恿满铁,对俄亚银行之诉苦,应使该行正式向黑龙江政府进行抗议;另一方面要利用“俄亚银行抗议”这一理由对黑龙江省政府提出暂缓执行合同的要求。

满铁于5月7日答复外务省,约定将为缓期执行合同而与黑龙江省政府努力协商;同时就延缓物品交接期限一事同黑龙江省政府进行折冲。经取得外务省谅解后,把原定签字后七个月以内交货的规定延长了一个半月。交货价款共达二百零一万四千三百八十万元。

俄亚银行仍通过正金银行提出对第二次合同的抗议。5月17日,别尔切送交小田切分行经理一份备忘录。抗议内容大致与前一次相同,再次指出:“侵犯俄亚银行及参加俄亚银行借款事业的正金银行之权利及利益”,并说明“解决的关键”在于“接受俄亚银行之权利并期待该行的伙伴——正金银行和满铁之间的稳健的谅解”,建议满铁参加所谓贷款协定。要求满铁“提供俄亚银行付给中国政府的预付款的三分之一外加三者签署合同以前的利息,共约二十七万美元,平均归还正金及俄亚两银行”。万一这个计划不能实现,备忘录指出,将由俄亚银行远东代表怂恿总行把预付款余下的半额(连同利息)求偿于正金银行,而将滨黑借款权全部让与该行。并声明,即使在上述情况下,“仰给于现地及日本以外的材料亦必须从法国购入”。对这些建议,满铁在1926年6月7日函请驻华公使芳泽对俄亚银行作如下答复:并无“参加俄亚、正金贷款团之意”,“关于第二点建议正金银行毫无考虑的余地”。

关于俄亚银行抗议的经过,在5月28日俄亚银行的晚餐会上,法国驻华公使曾对正金董事小田切有所透露,该公使谈称:“法

国对俄亚银行有着重大利害关系，对该行所计划的滨黑铁路问题，法国政府亦拟给以相当保护，前此俄亚银行提交正金银行的备忘录事前也同法国政府进行了磋商并取得了同意，备忘录副本已送交驻日法国大使。近来法国制铁业极为发达，法国已处在可以供给外国各种铁路材料的地位。因此，希望滨黑铁路修建工程能在某种程度上使用法国材料”。然而关于俄亚银行的权利，当时苏联主张该行全部权利已由自己继承下来，对法国干预其间认为颇属疑问。

满铁调查部资料课：《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》，第 116—121 页

## 呼海铁路材料买卖契约

（第二回）

黑龙江省军务督办黑龙江省长（以下称为甲）商由南满洲铁道株式会社（以下称为乙）定购修造自黑龙江省呼兰起至绥化铁路应用材料、车辆及附属物件，订定合同条款如左：

第一条　乙应将附单甲号所载物品照该单所载价格、数目卖与甲，惟附单所开价格是属于长春交货之货价，至〔于〕捐〔税〕不在其内，如有缴税，由甲负担之。

第二条　定购物品交付地点定为乙之长春站内路线。甲每次派铁路员司查验各部〔分〕，甲乙代表眼同将物品交接。惟查验物品倘与第一条所开不符情形，或不堪使用者，应由乙负责任。

第三条　交货期日定为如左

一、车辆　由订合同之日起计七个月；

一、其他材料　由订定合同之日起计四个月。

第四条　如由甲之委嘱，乙应于甲之铁路线内〔　　〕，将各种车辆构成，其所需之附单乙号所载费用应由甲负担之，倘车辆构成

试验时，如有行驶不完善者，应由乙〔负〕责任。

第五条　乙为构成车辆应用起重机一座，将起重机自长春起〔　　〕，往返输送及其运费，应由甲负担办理。

第六条　依据第二条及第三条接收物品之时，甲应按照附单甲号所开价格，将该物品价金全数即行支付于乙，不得〔拖〕缺。

第七条　第四条所载费用于车辆构成试验合格之后，甲应按照附单乙号所开金额，将所构成之车辆费用全数即行支付于乙，不得〔拖〕缺。

第八条　乙为受领第六条及第七条所载价金及费用，应预先持〔指?〕定代理人函知甲方。

此外，费用无论何种名目，不得互相授受。

第九条　关于第一条所载呼海铁路用品，如甲愿商购时，乙可应承甲之商议。

第十条　本合同签字即发生效力，按照第六条及第七条所载办法付清款项时，即行作废。

第十一条　本合同以中日文缮写各三份，甲执各二份，乙执各一份为据。

黑龙江省军务督办吴俊陞代表　程廷恒

黑龙江省长于驷兴代表　程廷恒

南满洲铁道株式会社社长　安广伴一郎

中华民国十五年四月二十四日

《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第843—844页

编者注：①〔　　〕为原契约的空白，准备填写地址的。

② 本合同附表甲所开材料总值为日币 1,932,180 圆，附表乙所开费用为 82,200 圆。附表均略。

## 关于轨距的换文

径启者：关于本日所订定购修造自呼兰起至绥化铁路应需材料、车辆及附属物件合同，该铁路是否按中国铁路成规标准轨距修造，即希见复为荷。此致

黑龙江省军务督办　吴俊陞

黑龙江省长　于驷兴

南满洲铁道株式会社社长　安广伴一郎

大正 15 年 4 月 24 日

径复者：接准贵会社大正十五年四月二十四日函开，关于本日所订定购修造自呼兰起至绥化铁路应需材料、车辆及附属物件合同，该铁路是否按中国铁道成规标准轨距修造，即希见复为荷，等因。该铁路即按中国铁路成规规定四英尺八英寸半之标准轨距修造，即希查照为荷。此复

南满洲铁道株式会社社长　安广伴一郎

黑龙江省军务督办吴俊陞代表　程廷恒

黑龙江省长于驷兴代表　程廷恒

中华民国十五年五月二十四日

《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第 849—850 页

# 七、俄日私相交接中东铁路长春至老烧锅段未遂，日本继续图谋染指中东铁路

## 1 第一次世界大战期间日俄关于让售中东铁路南段的谈判

### 旅顺西川参谋长致满铁总裁电

(1914. 10. 10)

兹转去福田少将致阁下下开电报。回电亦请由本官转达。

关于以一千万日元以内的价格将中东铁路宽城子以北至松花江间约六十英里线路转归满铁一事，拟请外务省与本野大使商议，使其进行交涉。请示尊意。详函藤田理事。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—2，第4号

### 满铁总裁致满铁庶务课长电

(1914. 10. 11)

请通过西川参谋长将如下电报转给福田少将。

关于来电所谈之事，详情尚不了解，但在进行时如能不伤害俄国方面的感情，极为重要，这是我们最希望之处。万一不能谈妥，势将影响中东同满铁双方一直保持的极融洽的关系，从而给将来的联运问题引起很大困难。故希在本案提出前，先充分考虑上述情况，然后进行协商。再者，本职最近前往哈尔滨正式访问中东干部时，受到空前的热情款待，值此中东、满铁关系日趋密切之际，特

请注意此点。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—2　第4号

## 外务大臣石井致驻俄大使本野电

（1916.3.20　　极秘180号）

第187号电悉。对俄国政府不能慨允帝国政府关于哈尔滨长春间铁路问题的提案，深感遗憾。帝国政府为了代替上述提案，另向俄国政府提出下列希望：

（一）将松花江以南（即陶赖昭车站以南）的铁路让给日本；

（二）允将松花江、哈尔滨间铁路的管理经营全权，在适当条件下交给日本（本项要求不外是为了消除旅客和货物换车的不便，在日本管理期间须变更轨距）；

（三）俄国政府承认日本船只在松花江航行的权利。

希贵官就此与俄国外务大臣进行商谈，并将结果电告。此外，上述松花江航行问题，如贵官所知，在1905年关于满洲问题的中日交涉会议时，1906年日俄签订通商航海条约时和1910年日俄协约签订时，都曾经商议过，特此附带说明。

日本外务省档案胶卷，P44，P.V.M14，第106—107页

## 外务大臣石井致驻俄大使本野电

（1916.4.22　　极秘240号）

第301号电悉。关于松花江通航案，对俄国外务大臣最近的答复并无异议。关于铁路方面，由于军事上的需要，必须以陶赖昭为终点站（当然仅限于贵官了解）。这一点如获俄国政府同意，我陆军方面即不再希望松花江以北的路线，同时，如果到哈尔滨为止的线路能够转让，即决心按预定供应全部军火。现在务希先以陶赖昭为终点努力取得俄国政府的同意。

日本外务省档案胶卷，P44，P.V.M14，第121—122页

## 外务大臣石井致驻英大使井上电

(1916.5.4　　极秘 169 号)

本年 1 月，俄国外务大臣趁米海伊洛维奇大公访问我皇室之际，通过随行的远东局长克萨阔夫向本大臣表示：俄国认识到帝国政府通过供应军需品所表示的好意，如果我方尚能允许让与俄国必需的若干武器，俄国似乎有意将中东铁路支线割让与我国。其次，俄国觉察到德国计划把手伸向从土耳其、波斯到中国的广大地区，以便扼制俄国咽喉，似乎心怀恐惧。因此帝国政府根据上述两点，又考虑俄国政府已往关于日俄两国接近的建议，感到俄国既已善意地表示愿将哈尔滨、长春间铁路以适当代价让给日本，尽管从国防上考虑供应武器存在着困难，但也决定必须在某种程度上满足对方的希望；同时还决定，关于日俄两国政策问题，提议签订公开协约和秘密协约。2 月以来，已饬本野大使与俄国政府反复进行了交涉。〔中略〕另外，让与问题，松花江以南部分，俄国表示同意。

日本外务省档案胶卷，P44，P.V.M14，第 141—144 页

## 外务大臣币原致满铁理事长函

(1917.9.7)

敬启者，在昨天的会谈中，关于日俄双方铁路的新联络地点问题，我认为稍欠明确。过去俄国政府提出的备忘录中记载：俄国可转让的铁路是，位于松花江左岸三公里半的老烧锅〔又名老少沟〕车站至宽城子间的部分。并且，在备忘录中附带说明，以上是由于更接近松花江，具备日俄双方铁路进行新联络的必要条件的地点而确定的。希了解上述情况，特此通知。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—12，第 8 号

## 日本外务省政务局长小幡致满铁理事牧野函

(1917.9.17)

敬启者。兹寄去日前和贵方所谈的俄国外务大臣致内田大使9月5日公函译文抄件，特请查收。

译文

临时政府为同意转让宽城子至老烧锅间的中东铁路，就日本政府对俄国认为必要的条件所提出的异议，进行了慎重研究。

俄国政府愿意尽可能应允日本拟修改或删掉其提议中某点的要求，大部分有关条件决定不再坚持，只限于对俄国有密切利害关系的条件维持原有主张，并且显著地降低了铁路价款。

由于该问题将在东京进行交涉，俄国政府已向驻日大使发出训令，指示其同本野子爵协商有关此问题的细节。因此，希望日本政府能谅解俄国关于本问题的妥协精神，并希日本政府方面也能证明其有友好的意图。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—12　第8号

## 外务大臣本野致驻俄大使本野电

(1917.11.22　　极秘860号)

如830号去电所述，驻日俄国大使已就我修正案请示本国政府，但从目前俄国政情来看，不仅何时能接获本国训令无法逆料，甚至也难保该项协议没有从根本上被推翻的可能。因此，经磋商决定如804号去电所述，暂按俄国大使已获本国政府同意的方案先行换文。现已取得俄国大使的同意，并蒙奏准，已于11月22日换文完毕。本案原应通知中国政府并须公开发表，但因上月22日以第804号去电提出备忘录时的俄国政情与现在情况迥然不同，因而不仅该大使所采取的措施是否能取得将来新政府的追认不无

疑问，而且该大使本身的地位也难免不受影响，所以，该大使希望在取得追认之前，对业经换文一事绝对保守秘密。另外，将来在通知中国或公开发表时，如830号去电所述，因第五项与中国有关，不拟发表全文，只将要点通知和公布。即希查照。

日本外务省档案胶卷，P44，P.V.M4，第504—506页

## 日本外务大臣与俄大使库宾斯基的换文

(1917.11.22)

日本外务大臣受正当的委任光荣地向在东京的俄国大使阁下作如下的声明：

鉴于日俄两国在满洲经济活动的自然趋势，并希望避免在该地区内因日俄双方铁路间竞争所产生的一切纠纷，协定如下：

一、中东铁路公司为了将宽城子与松花江左岸连接的铁路转让给南满铁道会社，应采取必要的措施。日本政府须向俄国政府支付二千三百万日圆。关于转让铁路的价额应由俄国政府同中东铁路公司查定。日俄两铁路的联络点是老烧锅。转让必须由当事的公司间协商决定，并在足能完成两线联络事宜的期限内实行。

二、在这种既定的客观新形势下，日俄两铁路直接运输业务开始前，由上述两铁路联络点发出运往日本铁路所达海港（相反的场合亦同）之货物运费，不得低于由同一连接点发出运往海参崴（相反的场合亦同）之货物运费，须据此制定新的运费表。

三、两铁路当局应避免采取旨在利用陆路或河川从另一国铁路范围内向本国铁路吸收旅客和货物的一切措施。

四、上开铁路线路转让细目和日俄两国铁路连接的各种条件，以及为实施第二、三项中有关问题的规定，需要采取的措施，应由中东铁路公司与南满洲铁道会社之间协定。

五、俄国政府放弃从秀水站的村落起的松花江上游航行权，

(譯文)

交付公文

(外務大臣ヨリ在本邦露國大使宛)

日本國外務大臣タル下名ハ正當ノ委任ヲ受ケ在東京露國大使閣下ニ對シ左記ノ聲明ヲ爲スノ光榮ヲ有ス

日露兩國ハ滿洲ニ於ケル經濟的活動ノ自然ノ趨勢ニ鑑ミ且該地方ニ於ケル日露兩鐵道間ノ競爭ヨリ生スルコトアルヘキ紛糾ヲ避ケムコトヲ希望シ左記ノ協定ヲナセリ

一、東支鐵道會社ヨリ南滿洲鐵道會社ニ對シ寛城子ト松花江左岸トヲ聯絡スル鐵道ヲ讓渡スノ爲必要ナル措置ヲ執ルヘシ日本國政府ハ露國政府ニ金二千三百万円ヲ支拂フヘク露國政府ハ其讓渡セル鐵道ノ價額問題ニ付東支鐵道會社ト調定スルノ任ニ當ルヘシ日露兩鐵道ノ新聯絡点ハ既ニ指稱タルヘシ讓渡ハ當該會社間ニ協議決定セラルヘシ且兩線聯絡事業ヲ完成スルニ足ル(一年期限内ニ於テ實行セラルヘシ

二、新タレテ設定セラルヘキ新情態ニ於ケル日露兩鐵道間ノ直接運輸業務開始前ヨリシテ右兩鐵道ノ聯絡点ヲ発シ日本鐵道線路ノ通過スル海港ニ仕向ケラレタル(反對ノ場合モ亦之ニ準ス)貨物ニ適用スヘキ運賃ハ右同一聯絡点ヲ発シ浦塩斯徳ニ仕向ケラレタル(反對ノ場合モ亦之ニ準ス)同種貨物ニ適用セラルヘキ運賃ヨリ低廉ナラサル様斯ニ運

貨表ヲ制定スヘシ

三、両鉄道当局ハ陸路又ハ河川ヨリ他方鉄道ノ活動範囲ニ於テ来ル旅客又ハ貨物ヲ自国ノ鉄道ニ吸収セントスルコトヲ目的トスル凡テノ措置ヲ避止スヘシ

四、上記鉄道線路ノ連接、細目及日露両国鉄道ノ接続ニ関スル諸条件ハ該協約第二及第三点ニ於テ問題トナレル規定ヲ実施セムカ為執ルヘキ措置ハ南満洲鉄道会社及東支鉄道会社間ニ協定セラルヘシ

五、露国政府ハ秀水站ノ村落ヨリ上流ニ在ル松花江航行権ノ抛棄、又嫩江河口ヨリ上流ニ在ル松花江ニ於ケル日本ノ航行権ニ對シ支那政府ニ於テ反對スルトキハ同政府ヲ支持セサルヘシ而シテ日本国政府ハ今後嫩江河口ヨリ下流ニ在ル松花江ニ於ケル日本航行権ノ問題ヲ提起セサルヘク又松花江ノ右ノ部分竝其ノ支流ニ於テ支那又ハ日支共同其他ノ航運業設立ニ對シ直接間接何等幇助ヲ供與セサルヘシ

并且在中国政府对日本从嫩江河口起的松花江上游享有航行权提出反对时，对该政府不予支持。今后，日本政府不得提出从嫩江河口起的松花江下游的日本航行权问题，并对中国或中日共同在松花江右岸及其汇流地区开办其他航运业时，不得直接间接给与任何帮助。

日本外务省档案胶卷，MT 591　1.7.3.94—1，第175—178页

编者注：俄国大使的复函内容相同，从略。

## 总理大臣寺内正毅给外务大臣本野一郎的指令

(1917.11.29　第149号)

关于中东铁路让与及其他换文草案，如请业经上奏裁可。

极密

关于中东铁路让与及松花江航行权换文手续的备忘录

(一) 大正6年11月16日，星期五　阁议决定。

(由各大臣签署的外务省起草的阁议案原件在内阁保存，本省只保存原稿)

(一) 11月17日总理大臣向因大演习而驻在彦根的陛下正式上奏。

(一) 11月18日，星期天，晨，枢密院提出询问，同日午后二时币原外务次官在枢密院说明。

(一) 11月19日，星期一，午后三时，币原次官向枢密院书记官长送交双方换文各五十五份。

(一) 11月21日午前十时，枢密院开会，陛下亲临。

寺内总理，本野外务大臣，币原次官，胜田大臣列席说明，全场一致通过文稿。

(一) 11月22日午后三时在外务大臣官邸，本野外务大臣与库宾斯基大使交换完毕。

日本外务省档案胶卷，P44，P.V.M14，第508—510页

## 中国外交部致日本驻华代办节略

(1918.9.13　　和字第61号)

接准贵代公使节略，关于俄国政府拟将东清铁路由松花江左岸起至宽城子一段让与日本一事，内开各节本部均经阅悉。查此案前经林公使暨俄国公使面告日俄两国有让与路权之提议，本国政府以东省铁路有中俄合同暨中国领土主权极重大之关系，不能任俄国私将路权一部分让与他国，备具节略，正式向林公使暨俄国公使声明不能承认之理由。兹准前因，以林公使密告此事协定之商议，并未言日俄两国业已订结契约云云。中国政府极盼此事只为过去之一种商议，将来不至成为事实。惟应再加〔向〕贵代公使预为切实声明，以后此项铁道让与之商议万一□两国协定，中国政府□〔当〕然不能承认。相〔想〕贵国政府尊重中俄两国之契约暨中国领土主权所关，亦决不至有此项事实发生也。合具节略，即希贵代公使查照。

日本外务省档案胶卷，P44　P.V.M14，第587—588页

编者注：此件系1918年9月16日日本驻华临时代办芳泽谦吉致外务大臣后藤新平的机密第362号公函的附件。

## 关于交接中东路南线松花江以南区段及获得一部分松花江航行权问题

大正5年在日俄协约谈判时，主要就下述问题开始了商谈：由于帝国政府向俄国政府提供了军火援助，俄国罗曼诺夫政府为了对这种援助给予报偿，拟将第二松花江至宽城子间的中东铁路转让给日本政府，并承认松花江一部分航行权。大正5年俄国政府向帝国政府提议转让上述铁路的主要条件是：(一) 转让价格为八千万战前卢布；(二) 新联络点老烧锅至大连的运费与至海参崴的

（其六）

東支鉄道南線並ニ松花江以南譲受
及松花江一部航行権獲得附帯鉄道問題
大正五年日露協約交渉ニ際シ主トシテ帝国政
府ノ露国政府ニ対スル兵器供給等既往援助
ニ対スル報償ノ趣旨ニ於テ露国「ロマノフ」政府
ヨリ日本政府ニ対シ東支鉄道ニ松花江左岸ト寛城
子間ノ東支鉄道ヲ譲渡スヘキコト及松花江一部ノ
航行権ヲ承認スルコトニ付商議開始セシメシカ大正
九年十二月露国政府ハ帝国政府ニ対シ右鉄道譲
渡ノ條件トシテ大要一ノ譲渡價額ハ戰前ノ相場
ニヨル八千万留ニ（二）新通貨ニテハ老焼鍋ト大連
及浦塩間ノ運賃ハ約一（三）両鉄道競争ノ避
止点ノ他ノ提議シ又松花江航行権ニ関シテハ

(一)露國ハ秀水沿下流ノ航行權ヲ抛棄スルコト
(二)日本ハ嫩江河口下流ノ航行權ヲ要求セサルコト
(三)嫩江河口及秀水沿ノ間ノ航行ハ兩國共自由
タルコト(四)前記露國ノ承認スル日本航行權ニ對
シ支那ニ於テ抗議スルトキハ露國ハ之ヲ支持セサルコト
(五)嫩江河口下流注良ノ會流ニ於ケル支那又ハ日
支共同其ノ他ノ航運業設立ニ對シ日本政府ハ
直接間接補助ヲ與ヘサルコト等ヲ提案シ來リタル
ニ依リ帝國政府ニ於テハ詮議ノ結果[illegible]花江航行
權ニ關スル條件ニ付テハ全部應諾スルコトトシ鐵道
讓渡ニ關シテハ主トシテ其ノ價額ノ過大ナル所以ヲ指
摘シテ露國政府ノ再考ヲ促カシタリ
一方露國ニ於テハ大正六年七月「ロマノフ」政府顚

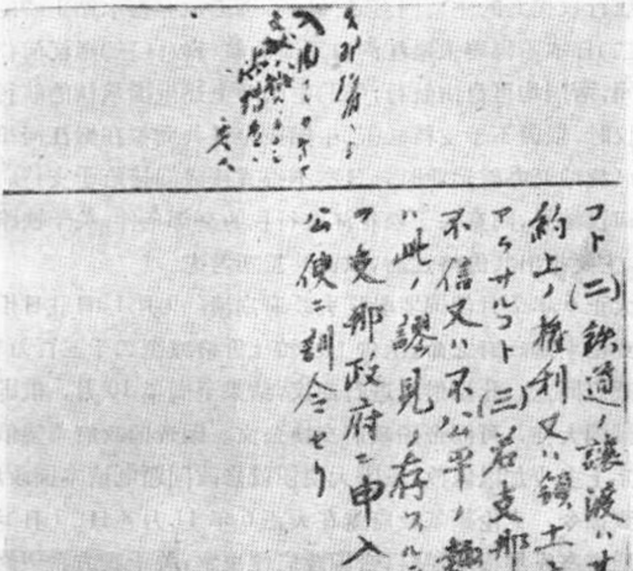
覆シソシテ九月一日在本邦露国大使ハ「ケレンスキー」政府ノ命ヲ受ケテ右請求貸額ノ金二千三百万円ニ減額方申越シタルニ付我政府ニ於テモ之ニ應シ爾来ノ商議ノ結果同年十二月ニ至リ露国政府ハ在本邦露国大使ニ対シ帝国政府トノ間ニ公文交換方差支ナキ旨訓令シ来リタルカ帝国政府ニ於テハ尚露国提出案ノ字句ニ多少ノ修正ヲ加ヘムコトヲ希望シタルヲ以テ露国大使ハ右修正方本国政府ニ電請セリ然ルニ之ニ対スル回訓ニ接セサルニ先チ「ケレンスキー」政府ハ大正六年十一月八日顚覆シ爾後ノ事態如何成リ行クヘキヤヲ逆睹スヘカラサリシヲ以テ帝国政府ニ於テハ我方修正希望ニ関スル露国政府ヨリ露国大使ヘノ回訓ヲ俟

ナス前掲露國大使ニ於テ「ケレンスキー」政府ノ承
認ヲ得居リタル公文案ニヨリ協定ヲ了スルコトニ決定シ
露國大使ニ謀リタルニ同大使モ同意シタルヲ以テ大正
六年十一月二十二日本野外務大臣ト同大使トノ間
ニ別紙写ノ如キ公文交換ヲ了シタリ
叙上ノ如クニシテ本件公文交換ハ「ケレンスキー」政府
ノ承認セル所ナルモ實際ノ交換ハ同政府顛覆後ニ
行ハレタルヲ以テ在本邦露國大使トシテハ他日露國
ニ正式ノ政府樹立ヲ俟チテ右措置ノ追認ヲ経ル
ヲ要スル次第ニシテ夫レ迄ハ本件公文交換ノ事
實ハ如何ナル方面ニ對シテモ絶對ニ秘密ニ附スルコト
ニ本野大臣ト「クルーペンスキー」大使トノ間ニ約
束シ従テ本件ハ未タ支那政府ニモ通告シアラス

リシカ大正七年二月支那政府ヨリ質問アリ其ノ後東支
鉄道理事前段華ノ計画アリ又支那政府ニテ東
支鉄道督辦任命ノ決定ヲアリタルカ以テ支那側ニ
対シ同鉄道ニ関スル事態ヲ明確ニシ置クノ必要ヲ認
メ帝国政府ニ於テハ「クルーペンスキー」大使ト協議ノ
上四月二十九日支那政府ニ対シ公文交換ノ事実
ハ之ヲ謂ハス単ニ本件鉄道譲渡商議ハ事実上
結了シ而シテ右協定ハ露国ノ正式政府樹立ヲ
俟チテ實行セラルヘキモノナルコトヲ支那政府ニ内示
トシテ通告シタリ然ルニ右通告ニ対シ支那政府ハ
五月二十二日付覚書ヲ以テ在支日露両国公使
ニ対シ(一)東支鉄道ノ敷設ハ露支両国間ノ契約ニ
基クモノナルカ故ニ同鉄道権ハ支那政府ノ同意ナク

露國ノ單獨意思ノミヲ以テ處分スルヲ得ス(二)未タ露國ニ正式政府ノ確立ヲ見サル以上本件讓渡ハ私ノ授受ニ過キサルヲ以テ之ヲ承認スルヲ得ストノ抗議ヲナシタルニ付在支公使ヲシテ支那側ノ妄ヲ辯セシメ置キタル處九月十三日支那政府ヨリ在支公使ニ對シ(一)本件カ單ニ過去ノ一種ノ商議タルニ止マリ將來事實トナラサルコトヲ切望ス(二)今後萬一日露兩國間ニ協定ヲ經ルニ非ハ支那政府ハ断シテ承認スル能ハス(三)日本ハ支露兩國ノ契約及支那領土主權ノ關スル所ヲ尊重スヘシト覆照シ重ネテ抗議ヲ繰返シ來レリ

右ニ對シ帝國政府ハ(一)支那カ既ニ露國ニ許シタル所ヲ日本ニ拒マムトスルハ明ニ偏頗ノ措置ナル



[illegible]

コト(二)鉄道ノ譲渡ハ其ノ實質ニ於テ支那ノ契約上ノ權利又ハ領土主權ヲ毫モ消長ヲ來スモノニアラサルコト(三)若支那ノ抗議ニシテ帝國ニ對スル不信又ハ不公平ノ趣旨ニ基クモノトセハ帝國ハ此ノ謬見ノ存スルヲ痛惜トナルヲ得サルコトヲ支那政府ニ申入ルヘキ旨十月二十八日在支公使ニ訓令セリ

运费相同;(三)避免两铁路竞争，等等。俄国政府交来的关于松花江航行权提案的主要内容是:(一)俄国放弃秀水站上游的航行权;(二)日本不得要求嫩江河口下游的航行权;(三)嫩江河口至秀水站间,两国均可自由航行;(四)中国对上述俄国承认的航行权提出抗议时,俄国不予支持;(五)中国或中日共同拟在嫩江河口下游及其汇流地开办航运业时，日本不得直接或间接给予支持。日本政府审议结果,同意关于松花江航行权的全部条件;关于铁路转让条件,主要指出其价格过高,敦促其重新考虑。

大正6年7月俄国罗曼诺夫政府崩溃。9月1日驻日俄国大使受克伦斯基政府之命,函告上述转让价格减至二千三百万日元。我国政府同意。此后继续进行商议,结果至同年10月，俄国政府训令俄国大使，可同帝国政府交换公文。因帝国政府希望俄国提案文字上多少加以修改,俄国大使便就修改问题电请本国政府。尚未接到训令，克伦斯基政府就在大正6年11月8日〔7日〕垮台。因此后事态发展很难逆料,帝国政府便决定,关于我方希望修改提案的问题,不再等待俄国政府给俄国大使的训令,立即按前述克伦斯基政府业经承认的草案签署。同俄国大使进行商议，该大使亦表同意。于是，大正6年11月22日本野外务大臣交换了如另纸所开的公文。

如上所述,该换文虽经克伦斯基政府同意,但实际上换文是在该政府崩溃之后。俄国大使表示,上述措施,日后俄国政府正式成立时须加以追认。因此,本野大臣同库宾斯基大使做了如下约束:在此以前,换文一事对任何方面都要保持绝对秘密,因而连中国政府亦未通知。大正7年2月中国政府曾提出质问。其后中东铁路理事会计划改组,中国政府并任命中国铁路督办。因此,帝国政府认为有必要向中国方面明确该铁路之事态，同库宾斯基大使协商后，4月29日秘密通知中国政府：关于该铁路的转让谈判实际上

已告结束，此项协定须俟俄国政府成立后实行。换文一事未向中国谈及。对此，中国政府5月22日以备忘录形式向日俄两国公使提出抗议:（一）中东铁路是根据俄中两国契约所修筑，因而不经中国政府同意，俄国无权单独处理该铁路;（二）俄国尚无巩固的正式政府，该项转让，只是私相授受，，对此不能承认。驻华公使向中国进行辩解并指出其不当后，9月13日中国政府复照驻华公使重新提出抗议:（一）该案只是过去的一种商议，切望将来不要变成事实;（二）今后万一日俄两国达成协议，中国政府亦断难承认;（三）日本必须尊重中俄两国契约和中国的领土主权。

对此，10月28日帝国政府训令驻华公使向中国政府提出:（一）中国过去曾应许俄国，现在却拒绝应许日本，很明显这是不公平的措施;（二）转让铁路实质上毫未影响中国的契约权利和领土主权;（三）如果中国是由于对帝国的不信任和不公平才提出抗议，帝国对此谬见，不能不向中国政府表示遗憾。10月28日训令驻华公使。

（是否已提交中国政府，文献上不清楚，尚待清查）

日本外务省档案胶卷，MT 591，1.7.3.94—1，第168—174页

## 2 帝国主义武装干涉苏联十月社会主义革命前后日本处心积虑夺取中东铁路

### 满铁龙居理事致满铁理事长电

（1918.1.24）

从美国派往俄国的三百名铁路人员，目前正在长崎逗留观望俄国的形势。该班负责人司蒂芬和爱马金等二人将于明日从本地动身，26日到达釜山然后直往哈尔滨。司氏和罗脱使节在俄国曾共同对该国的交通政策提出种种建议，结果终于派遣了铁道队，但

因俄国政变，该队暂时逗留在长崎，等待时局的变化。因此，根据今后的形势，在俄国的铁路政策上将会起很大作用。本日派岩永、鹤见二人去美国大使馆〔以下一句不清〕向大使说明：为了提高俄国铁路的效率，用大连和釜山作为海参崴的补助港，同时暂时改变长春、哈尔滨间的轨距，使满铁货车直通哈尔滨，缩短欧洲大陆和远东中央仓库的距离，这在当前无论对俄国对各国都是值得欢迎的。司氏认为这个主意很好，故曾答复称：在实际看到满铁状况后一定慎重考虑。因此，当该人等经过贵铁路线时，可否派适当人员陪同，就以上各点充分进行说明和劝说。根据俄国今后形势的发展，以上问题难保不归于徒劳，但我认为此次机会很好，为供参考特做此说明。同时，该氏虽已说明此次不到大连逗留，但已劝其在返还东京途中顺便到大连参观港湾、工厂等设备。请将以上意见亦转达庄司。为了接待该人并充分说明以上问题，我想在上田以外，如派专人到釜山迎接是非常适宜的。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第2号

编者注：1917年俄国临时政府成立后，美国立即表示承认，并派遣了以前国务卿罗脱为首的代表团，以"援助"为名进入俄国。双方谈判后，美国决定派遣一个以所谓改良西伯利亚铁路为目的的铁道技术团，该团头目即因开凿巴拿马运河而出名的司蒂芬。他与俄国临时政府西伯利亚铁道特别委员长（临时政府交通部次长乌斯特罗哥夫）会商之后，提出一个西伯利亚铁路改良计划，并决定向美国订购大量器材。但是，当这个由三百人组成的技术团刚刚登上俄国口岸的时候，遇到伟大十月社会主义革命的炮火，于是他们逃到日本的长崎等待时机。司蒂芬建议先在中东铁路和乌苏里铁路推行他的计划。1918年3月他同中东铁路长官霍尔瓦特达成协议，以顾问名义把技术团分别派到哈尔滨和海参崴。

## 在东京的满铁理事川上致满铁理事长电

(1918.9.15)

根据本职暗中听到的消息，据称不久前美国铁道队曾向大谷

司令官提议，拟取得乌苏里、中东两铁路的管理权，但根据临时铁道委员会的决议予以否决。其后，美国政府遂通过外交手续提议将中东和西伯利亚铁路的管理权交到美国铁道队手里。据最近报刊报道，中国政府拒绝了美国的提议。我国政府对这一问题如何答复尚不清楚，不过本职已向首相、外相和参谋次长说明，关于中东铁路问题，除日中两国以外，绝不许其他国家干预。在政府当局人士中，虽有人主张如上意见，但同时也有不少人主张，在不得已时，只好将该铁路置于列国共同管理之下。用特电告，谨供参考。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第3号

编者注：大谷是帝国主义干涉俄国十月社会主义革命期间日本侵略军驻海参崴司令官。

## 满铁哈尔滨公所长致满铁总务部长电

(1918.10.5)

本日符来斯洽斯基中将〔逃窜至哈尔滨之白匪〕来所，以霍将军〔即中东路理事长霍尔瓦特〕名义提出，希望借款约五千万日元，谈话大意如下：

前此白川某和森御荫曾提出，以特别调配中东路货车为条件，可给予两笔借款，前者可借与一千万卢布，后者可借与一千万日元。但据霍将军目前的事业，约需五千万日元。另外，如司蒂芬也曾建议，以委任中东路的管理权和用该路收入为担保的条件，可贷与两千万美元。但是，现在不愿依靠美国，而且在条件上也不能同意。霍将军方面现在除了完全按照诺库斯将军一伙的所谓英国(背后有美国)的建议，组织英国式的俄国军队(在此场合霍将军只有隐退)，否则便只有依靠日本的援助，组织俄国军队，首先保住远东一角的安全，再慢慢设法西进（此事已同中岛中将制订详细计划），此外别无他策。然而，就目前情况来看，上述调配货车一事，

因时机关系能否办到还有疑问，并且在履行契约方面存有危险。因此可以同意以（一）出售中东铁路沿线和海参崴等处的大量废铁；（二）中东铁路所有的山林经营权和其他中东铁路可以同意而出资者又希望的条件为担保借到五千万日元。假如此事原则上可以成立，是否让霍将军借故来本地协商签字（理由是鄂木斯克政府内也有值得顾忌的人物）。如贵方知道有那些人愿意贷款请急速调查云云。对以上问题，尚希审议后赐复。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第4号

## 满铁理事长致在东京的川上理事电

(1918.10.15)

中东铁路提出借款五千万日元一事，如果筹措此项资金问题能请政府特别设法协助解决，大致按下列条件进行交涉，我认为对国家来说是上策，希首先同当局人士磋商。（一）将中东铁路南部线改筑为宽轨；在借款期间内将其经营委任满铁进行；（二）使其承认到哈尔滨的松花江航行权；（三）使其承认中东铁路沿线的山林采伐权和矿山开采权。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第4号

## 在东京的满铁理事川上致满铁理事长电

(1918.10.22)

本职早已向各方面人士说明，准许美国干预中东铁路是关系我国存亡的重大问题。据称三天之前，利用中岛少将回国的机会，曾在外务省召开了关于中东铁路的外务、陆军协议会。陆军方面的意见是，同意海参崴派遣军同联合军即美军共同管理中东路干线，南部支线则专由我国管理。但参谋本部的意见则认为，关于中

东铁路全线，决不能让日、俄、中三国以外的国家进行干预。此外，外务省方面尚未表示一定意见，但美国公使和司蒂芬将于一、二日内到京，我想政府的方针迟早会决定。希将此意向都督转达。

满铁档案：甲种，总体，文书，铁道，东清铁道，66—13，第4号

## 关东都督府陆军参谋长滨面又助致满铁理事长国泽新兵卫函

(1919.1.20　第38号)

关于管理俄国铁路一事，接到如另纸电报，特此通知。

大正8年1月18日参谋次长给参谋长的第13号电

据称1月9日接到美国驻东京大使答复称，同意日本的修正案。目前已进展到派石井大使正式同美国国务卿协定本文的阶段。因此，铁路问题也可望最近获得解决。特此通知。

另电

在联合军活动的地区内，中东铁路及西伯利亚横断铁路的监督方案

一、在联合军活动的地区内，对于铁路的一般监督，由现已出兵到西伯利亚的各国(包括俄国)代表所组成的联合国特别委员会负责。(由俄国人任委员长)

设如下两部，由上述联合国委员会监督之：

甲、技术部

由现已出兵到西伯利亚的各国铁路专家组成，以对全地区所有铁路进行技术的经济的经营为目的。

乙、联合国军事运输部

在有关军宪指令下，以设法调节军事运输为目的。

二、联合国军队负责保护铁路，应准予掌握俄国现行法授予的权限的俄国人长官或管理人员留职。

三、技术部选任部长，担任铁路技术方面的工作。

关于技术方面的工作，部长可向前项的俄国官吏发出指示。

部长得从出兵到西伯利亚的各国国民中任命助手和监督，作为该部部员，令其在技术本部办事处工作，并规定其职务。

根据需要，技术部长得向特别重要的车站分派铁路专家团。

根据上项规定在向车站分派铁路专家时，需要充分考虑负责该站军事保护的联合国各国的利害关系。

技术部长得对量才录用的技术部办事员分配工作。

四、联合国委员会的办事员由委员长任命之，委员长对这些办事员分配工作，并有罢免他们的权限。

五、本规定在联合军从其活动地区撤出同时作废，根据本规定所任命的外国铁路专家，应全部召回。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第7号

## 长尾铁道院理事于海参崴军司令部致满铁理事长电

(1919.2.22)

长尾理事委托转电如下：

为改善长春哈尔滨间的运输状况，如改成与满铁相同的轨距，是否有充分可能立即通融改轨后所需要的机车、客车。为作参考，拟先了解一下能够调拨的数量。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第11号

## 满铁牧野理事致满铁理事长电

(1919.2.26)

根据贵电，关于供应中东铁路客货车问题，已同福田参谋次长面谈，据称：将南线改筑成和满铁相同的轨距，是我们一向所希望

的，但尚未同任何方面进行具体交涉，也未听说在海参崴的会议上提到这一问题。我想长尾所以询问满铁的意见，恐怕是为了将来提出这样问题预先作好准备。随后函告。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第11号

## 满铁理事牧野致满铁理事长国泽函

(1919.2.26　东庶1.759号)

敬启者，关于长尾来电照会问题，业已电告，但我想按以下意思通知长尾，可否，请酌情处理。

敬悉贵电照会改筑中东路南线轨距时我社能拨出多少运转材料一事。查今年南满运出货物数量空前增多，现正焦虑如何运出待运的货物和今后需要运出的货物。因此，即使出现贵电所谈机会，也难以拨出多少运转材料。不过，我们相信，改筑中东南线将其运输置于我社经营之下，以推进帝国的商权，不仅是我社的希望，也是帝国的理想。所以，如能象上述理想那样实现改筑时，我社也可以忍受任何牺牲。希谅察此意，并望今后出现这样问题时，事先通知我们。

再者，福田参谋次长想了解我社答复长尾的大意，希将答复抄件寄给次长。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第11号

## 满铁决定

(1919.3.1　文机第171之4号)

关于中东南部线准备事

对于长尾铁道院理事照会改筑中东路南线轨距时的准备问题，决定由此次派遣的社员卫藤按下列各项回答询问。（再者，下列第二项随列车数的增减而增减的车辆数，不能依据平均运行哩

数，须随时按需要算出。)

计开：

一、按照会社现在的运输情况，几乎无余力通融车辆，但万一需要时，将决心排除万难，立即通融会社现有的车辆。届时运转列车数要根据当时情况决定。

二、根据大正8年冬季运输计划报告书所规定的列车数等，如另纸所开。

三、新造前项车辆所需时间，有九个月就足够了。

四、如确定决心实行，希速预告。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，东清铁道，66—13，第11号

## 美国致日本的备忘录

(1919.4.26)

美国大使馆将接自国务院的内容如下的训令通知日本帝国政府深感光荣。美国政府获悉长尾拟改变中东铁路哈尔滨至长春间轨距的提议后感到，这一措施不但会给俄国舆论造成不良影响，而且担心破坏联合国协定。此外，美国政府还认为，改变轨距一节不符合日美两国已经达成的特殊谅解，即：关于西伯利亚事件，日美两国政府的共同行动不管由何人行使，均不得损害对方权利。美国大使馆奉命按上述宗旨通知日本外务省，并申明：美国政府相信日本政府必能与美国政府的上述见解一致。

日本外务省档案胶卷，sp 6，第173页

## 备　忘　录

(1919.5.2　阁议决定)

帝国外务省就4月26日美国大使馆备忘录中所载的长尾提出的改变中东路哈尔滨至长春间轨距的建议的性质，询问了该氏。

长尾承认上述方案是作为他个人的意见向司蒂芬提出的。他说，如按该项计划实行，即可直接把南满铁路的车辆用在哈尔滨至长春区间；现在配置在该区间的二十台机车、四十辆客车和八百辆货车亦可撤出，拨到西伯利亚铁路，以应目前的急需；而且，大连至哈尔滨直达列车即能开始运行，以后，中东路干线和哈尔滨、长春间支线目前的运输拥挤现象也必能显著地和缓下来。长尾此次完全是根据这种技术上的理由提出这个建议的。该提案原是作为具有暂时性的西伯利亚横断铁路管理一般设施的一部分，并非是期望进行永久性的轨距改变。从长尾意见来看，它并不包含侵害任何人享有的权利问题。

附带还要说明：日本政府收买中东路支线一部分——长春至松花江左岸老烧锅区间问题，在克伦斯基政府崩溃前事实上已签订协定，现正等待列强承认的俄国新的正式政府的确认。因此，结果必将在哈尔滨至长春的约一半区间永久采用与南满铁路相同的轨距。日本政府并非不管长尾提议的性质如何，不顾俄国的舆论和冒着破坏联合国协定的危险，而强求采纳该项提议。因此，目前如果这个问题不幸可能导致国际间的误解，自可留待日后再进行研究。

日本外务省档案胶卷，sp 6，第 175—177 页

## 阁议决定

(1920. 5. 7)

中东铁路及西伯利亚铁路管理善后处理方案

（一）联合国关于中东铁路及西伯利亚铁路管理协定，在美军和美国代表等撤退后继续有效。

理由：

一、条文方面

该协定第五条规定："本协定于联合军从其活动地区撤退同时失效，根据本协定所任命的外国铁道专家亦立即召回。"但因美军撤退后帝国军队仍驻扎在该地区内，从道理上说必须认为是联合军的一部分，像过去一样留驻未动。所以，在撤退前本协定不能取消。这种解释在条文上是妥当的。

二、国策方面

该协定如与美军撤退同时取消，在该地区有关各国即日、俄、中等国需要重新签订协定，以应付新的局势。然而，离开原来做法另行达成新的协议，会使外界猜疑帝国政府对俄中等国采取压制态度；中国方面必然立即利用这个时机强行要求其权益，或者暂先应允采取同一步调，然后再进行各种策划。因此，局面是否有利令人担心。况且，考虑到由于失掉了同向来表现协调精神和好意的法国等国之间的以该协定为基础的链条，帝国的责任和地位有陷于孤立的危险。因此，本协定继续保留，在国策上不能不说是必要的。

（二）美国委员撤退后技术部长选任日本代表。

理由：

如（一）所述，采取协定保留说时，那么技术部长司蒂芬离任后由帝国方面出任部长，是最必要的适当措施，勿庸赘述。

（三）关于援助资金，在业已内定的由帝国支付的八百万日元中，扣除已支付的四百万日元外，其余四百万日元，以援助为目的继续支付。

日本外务省档案胶卷，MT 591，1.7.3.94—1，第272—278页

## 关于中东铁路问题的方策

（1920.3.19　极秘）

第一、最后各国对中东铁路的态度

（一）中国

中国所抱的希望是：趁俄国的现状收回中东铁路权益，现正力图从各方面实现其目的，这是不能掩盖的事实。

兹将其具体事实摘记如下：

（1）铁路警护

中东铁路沿线的俄军逐渐解散，日益减少，与此同时中国陆续增加军队，事实上，铁路的警护工作基本上已转由中国方面所掌握。中国还要求俄国解散其少数残余部队。

（2）铁路沿线的行政权

本年3月1日中国代理外交总长向各国驻华公使发出通知：负有保护中东铁路责任的中国铁路警护总司令对在铁路地区内从事正当营业的俄国人实行保护和管理，如出现妨害治安的情况，即采取相应的措施，以维持铁路地区的秩序，保护中外人民的安全。

（3）改组中东铁路理事会

本年2月末黑龙江省鲍督军曾向中东铁路局提出要求，结果中国方面选任三名新理事，在九名理事中中国人已占四名。

由上可见，目前中国方面的态度看来主要是从铁路警护、行政权以至管理等方面入手掌握实权。特别是联系最近的中东铁路罢工问题来看，中国的态度甚为积极。鲍督军命令四千军队开往哈尔滨地区，对扰乱治安者加以镇压；另方面，鲍督军又对霍尔瓦特提议，要求他迅速放弃中东铁路附属地行政权，以便中国履行条约上的义务。

（二）俄国

从对中东铁路的态度来看，俄国人可分为旧官僚派和社会革命党乃至过激派。

（1）霍尔瓦特的态度

旧官僚派，特别是作为中东铁路会办兼理事长的霍尔瓦特与

铁路关系最为密切，他似乎以该铁路为据点，竭力维护其地位，不断诱使日本供应资金；对中国的回收态度，表面上并不抗拒，并且还在某种程度上表示了移交的意向；只要有了后援得以维持其地位，即使铁路遭受若干牺牲，亦所不辞。这种事实，从最近的消息中可以透露一二。

1．1月24日霍尔瓦特致函松平政务部长，大致内容是：中国确实是殷切希望收回中东铁路，本人自当努力维持现状，万一事态发生重大变化，确信须与日本代表进行协商。

2．霍尔瓦特比过去更加频繁地要求我方通融资金，最近又以小早川某为代表进行活动，拟借款两千万日元。

3．如前所述，对中国方面采取稳步收回铁路警护、行政和管理等权利的措施，或者采取赞同或者采取默认的态度。

（2）工农政府的态度

下述情况表明，工农政府绝非贪恋中东铁路，而且由于中东铁路系旧俄时代专制政治家设立的执行领土侵略政策的机构，很难设想工农政府会竭力保持它。

去年2月间，尼科尔斯克过激派曾宣言放弃俄国在吉黑两省的中东铁路、煤矿、森林、松花江航行权，等等。

（三）美国

美国认识到满洲铁路是世界交通的要冲，几年来给予了密切的注意，这是无可掩盖的事实。

（1）1905年10月，即日俄媾和条约签订后不久，美国资本家哈里曼和日本当局之间签订了一项预备契约，约定：组织一个旨在筹措改筑和延长南满铁路所需资金的辛迪加，将该铁路归日美共同经营。

（2）1909年美英两国主动与中国签订关于锦瑷铁路的资金筹集与修筑的预备协定。

(3) 1909年12月美国向日俄以及其他国家提议：满洲一切铁路均归中国所有，并进行经济上的管理，所需资金通过适当的方法按适当比例由参加国筹集(即所谓满洲铁路中立化提议)。

(4) 大正6年美国前国务卿罗脱赴俄，结果决定为改善西伯利亚铁路和中东铁路的运输，由美国派遣以司蒂芬为首的许多技师。

(5) 大正7年，美国政府提议以司蒂芬等人管理西伯利亚铁路及中东铁路。结果遂于大正8年2月达成关于所谓西伯利亚铁道监理的协议(包括中东铁路)。在各国的共同监督下，将有关技术和运转事务委托给司蒂芬。

以上事实证明，美国不仅对西伯利亚铁路，也对中东铁路给予深切的注意。现在，美国军队已经撤退，以司蒂芬为首的铁道队也被召回，但同时也应看到，在实际筹划恢复西伯利亚的政治和经济等方面，美国并未打消同日本合作的意图，而且征诸美国的一贯态度，我们不应轻率地断定它能完全断绝同西伯利亚和中东铁路的关系。

(四) 法国

法国持有很多中东铁路股东——俄亚银行的股票，因而对中东铁路自然有一种利害关系，但迄今为止，法国对该铁路并未采取积极扩张利权的措施。

(五) 英国

英国对中东铁路并未感到直接的利害关系，迄今仅止于留心该铁路的变化，并未采取措施。

(六) 日本

日本一直竭力妨止中东铁路归于其他外国势力之下，同时也力图至少将中东铁路南线取到手中。

(1) 大正7年虽然接受了霍尔瓦特以中东铁路和车辆为担保

的借款申请，但是，不仅霍尔瓦特是否拥有此项权利值得怀疑，而且由于这笔借款实际上是充作政治费用，必然累及日本政府的公正政策，因此对此项借款未予支持。

（2）大正5年第四次日俄协约交涉之际，日本方面要求让与哈尔滨以南的中东铁路南线，但结果只满足了第二松花江以南的中东铁路南线。大正6年12月22日本野外务大臣与俄国大使交换了公文(必须由日后成立的俄国正式政府追认)。

（3）根据大正8年西伯利亚和中东铁路监理协约，日本同意将中东铁路干线委托给美国人充任的监理官；同时由司蒂芬直属下的日本人充任监理官，掌管中东路南线。

（4）大正8年日本拟改变哈尔滨以南的中东铁路南线的轨距，但因美国政府的阻挠，日本政府同意留待日后商议。

第二、中东铁路的法律关系〔略〕

第三、密切中东铁路同我方关系的方法

勿庸赘言，中东铁路与日本有着极其密切的关系。如果事态的发展导致该铁路与俄中以外的国家关系加强了，不仅严重影响南满铁路，恶化我与南满的经济关系，而且必然进一步给我们的政治地位造成重大影响。因此，当前我方迫切需要通过某种方法加强同中东铁路的关系，防止该铁路归于其他外国势力之下。

如何同中东铁路建立关系，归纳起来有以下四种途径：

（1）收买中东铁路

不管是从俄国方面还是从中国方面收买中东铁路全线，无疑都是困难的，行不通的。因此，只能指望最近正式成立的俄国政府确认大正6年日俄之间的换文，取得第二松花江以南的中东铁路南线(根据情况或许是中东铁路南线全部)，此外别无他法。

（2）提供铁路借款，条件是：在技术、运输和会计等方面聘用日本人。

（3）密切南满铁路同中东铁路的交通关系。实现这一目的的方法是：使中东铁路南线的轨距与南满铁路相同，或改造车轮，以便哈尔滨大连或釜山间运行直通列车，或者遵照国际交通会议的决议和精神，研究相互联络的办法。

（4）增加中东铁路沿线的日本军队，这自然就在保护交通安全的同时，加深了同我方的关系。

上述收买和借款，特别是作为解决交通问题的方法，都是达到目的的途径。但是（4）即通过武力方法，需要从利害关系方面极慎重地加以考虑。

（1）中东铁路现在主要由中国军队负责保护，如不顾中国方面热衷收回该铁路的态度，而采取往常一样的手段，即如在铁路沿线增加日本军队与中国共同维护交通安全，不可能取得中国的同意。

（2）结果除同北京政界或满洲的武人当权派勾结，以允许支援武器、资金作为交换条件实现该方案外，别无他法。

（3）即或幸而达到该方案的目的，然而与所谓武人当权派这样合作，姑且不说会招致南方派的激烈反对，即对于武人当权派这样违反广大民意倒行逆施，其结果也有促使排日运动日益高涨、帝国处境极为困难之虞。

（4）此外，这种措施正好会使各国疑惑日本对北满的侵略野心而影响我们的国际地位。

（5）所以，这个办法对日本来说不但在大局上会导致不利的形势，而且这样做的结果反而不能达到加强中东路同我方关系的预期目的。

第四　对中东路各种方策的利害得失

前项所述各种方案的实行，毫无疑问自然要以日本对俄中的根本方针为转移。因此，如不随着决定根本方针，即没有彻底解决

该问题的途径。目前很难预测，随着俄国形势的变化，会出现怎样的新局面。特别是中国方面有向过激派逐步接近的迹象，难保双方迟早不就中东铁路问题签订协定。总之，最紧要的是应迅速确定我们的方针，以免贻误时机。现参酌前述各国对中东铁路的态度和法律上的关系，并从俄国能否提出方针，以及可否以中国为中心采取措施的角度加以考察，探讨一下我方对中东铁路的方针，大体如下：

甲　以俄国为中心的方法

（一）第一方案

秘密援助霍尔瓦特将军，在牵制中国行动的同时，利用前述收买、借款以及交通问题的方法，密切同我方的关系。

此方案的有利之点：

（1）霍尔瓦特将军系中东铁路的会办兼理事长，按中东铁路条例有权执行公司业务，在公司理事会中毕竟是身居要位，并作为多年中东铁路的首脑，是拥有一定势力的。

（2）霍尔瓦特向来与日本保持较好关系，而且鉴于中东铁路是他唯一靠山，只要提出维持其地位的办法，利用他并非难事。

（3）便于实现大正 6 年 12 月〔11 月〕22 日关于让与第二松花江以南中东铁路南线的换文。

此方案的不利之点：

（1）霍尔瓦特的地位显然不稳固。因在中国领土之内，他不会从外部受到社会革命党以至过激派的侵袭，但来自内部的反抗在所难免。据报道，最近，3 月 12 日哈尔滨工会和其他联合会本部向霍尔瓦特提出最后通牒，要求他把中东铁路附属地行政权和沿海州自治会让给临时政府；霍尔瓦特未予回答，结果立即实行同盟罢工，以此来迫使霍尔瓦特声明辞职。

（2）利用霍尔瓦特虽可密切同中东铁路的关系，采取必要的

措施，但以霍尔瓦特今天的势力，究竟能否抑制中国方面，确保同我方的关系，不无疑问。

（3）应该看到，中国目前的铁路回收运动乃是一种自然趋势，如果违反这种潮流而采取措施，不仅十分困难，而且会给我方同中国的各种关系带来不良影响，并将进一步激化中国方面的排日运动。

（4）在俄国正式政府成立前，实现大正6年12月〔11月〕22日的第二松花江以南的中东路南线的换文，毕竟很困难。恰在此时，向霍尔瓦特交付全部或一部分铁路价款，是十分危险的。

（5）单独向霍尔瓦特提供资金或贷款，不但违背关于对西伯利亚供给政治资金的各国协定和铁路管理精神，从而丧失对各国的国际信誉，而且也会招致俄国其他派别团体的反感。

（6）霍尔瓦特的地位极不安稳，俄国政府被普遍承认时，同霍尔瓦特的契约是否有效，不无疑问。

（二）第二方案

以承认工农政府为条件，通过前述收买、借款乃至交通问题的方法，密切同我方的关系。

此方案的有利之点（有利点和不利点均关系到承认工农政府的利害得失问题，这里不谈）：

（1）中东铁路是帝俄时代作为远东侵略机关而设立的，如前所述，工农政府当然不希望保持这种设施，因而并非没有希望同工农政府之间就中东铁路问题达成协议。

（2）现在工农政府提议同日本讲和并有这种意向，即作为交换条件亦可承认日本在远东的经济上和商业上的优越关系，因而中东铁路也有比较容易达成协议的可能。

此方案的不利之点：

（1）承认工农政府必须作为各国共同的问题来考虑，日本不

能单独决定。因此，即便讲和或发生承认问题时，讲和和承认的条件自然要预先由各国间进行协商，象日本与中东铁路密切关系这种条件，很难取得各国的谅解。

（2）最后如果再使各国怀疑到日本有获取特权和侵略野心的迹象，鉴于目前的处境，对大局颇为不利。

（3）同中国的关系必然很困难，这一点与前开第一方案所述相同。

（4）工农政府考虑到中东铁路的来历，可能愿意将其归还中国，因此，能否同日本就本铁路达成某种协议，恐怕要根据当时的形势来决定。

乙　以中国为中心的方法

（三）第三方案

与中国方面的一党一派相勾结，抑制俄国，实现由中国收回的目的，同时利用同中国的这种关系，结成我方同中东铁路的关系。

此方案的有利之点：

（1）中国方面对中东铁路权益的收回态度，已经是不可遏制的自然趋势，日本趁此机会采取措施，是极其恰当的。

（2）霍尔瓦特对中东铁路的关系已只不过是强弩之末，实权不可避免地逐渐向中国方面转移，铁路警护、行政管理权等正稳步实现。

（3）只要加强同北京政界或满洲武人当权派的勾结，并允予供应军火和资金，中国将收回的中东铁路的权益分给日本一部分，并非难事。

此方案的不利之点：

（1）公开援助中国方面时，不仅招致霍尔瓦特一派的反感，还担心其有可能倾向于美国等方面。

（2）供应中国收回中东铁路所需要的资金，实际是借政治款，

日本不得单独实行。

(3) 不便直接援引大正6年12月〔11月〕22日关于松花江以南中东铁路南线的换文。

(4) 与中国武人当权派勾结带来的缺点，在上述使用武力方法项内已经提及。

(四) 第四方案

在不破坏中俄间关于中东铁路各项协定的范围内，对于中国制造于已有利形势方面的努力，给予好意的援助，与此同时，从纯粹发挥交通机能的角度，密切同南满铁路的关系。

此方案的有利之点：

(1) 根据俄国今天的现状，中国倘如在不违反条约规定的程度内，在中东铁路增加实际势力，至少对寻求取得俄中合办实效的途径方面，不能加以阻止。今天俄国不得不赞同此种程度的回收。最近与铁路罢工相关联，沿线俄人竟要求中国方面保护。

(2) 日本不在政治上和战略上把中东铁路置于自己势力之下，而只是通过改变轨距或改造车辆，实行南满中东两铁路的相互直接通车，达到发挥纯粹的交通机能的目的，以资改善世界交通。我方的这种立场勿须隐讳，可以光明正大地提出主张。

(3) 如前所述，中国收回中东铁路利权的运动，今天已经是大势所趋，利用这种趋势至为妥当。原来，中东铁路是作为俄国远东政策机关而设立的，中国在条约规定的范围内加以回收，是中国的正当希望，不得妨碍，而且这种回收希望，中国南北是一致赞同的。日本对此加以支持，是符合我们关于对中国人民的正当希望给予指导帮助这一既定方针的，可借以大大改善日中关系。特别是通过这次战争，已经明显觉醒起来的中国人民，怀着热切的希望要收回被外国获得的各项权益，并正在上下一致地开始了各种活动。日本倘若认为中国方面的运动是正当的，给以援助，增进中国

人民的幸福，使之取得辉煌的发展，最后实现日中两国互利共存的初衷，这对双方都是有好处的。以前处理关于津浦路北段德国权益问题时，日本政府本着对中国公正互利的方针，在促使其回收的同时，庙议决定，日本止于研究津浦铁路同山东铁路全面联络的方法。中东铁路也从此种见地出发加以解决，对大局是有利的。

（4）由上可见，此方案对日、俄、中任何方面来说，都可以认为大体上是公正的，因此把它公之于世界取得谅解，并非困难。

此方案的不利之点：

（1）它有我方势力不能直接达到中东铁路本身的缺点。

（2）过去，不管日本对中国采取怎样步骤，即使有时表示公正的意图，也往往遭到误会。如就本方案采取措施时不够慎重，日本就有可能被认为对中东铁路怀有野心。

丙　不偏袒俄中任何一方的方法

（五）第五方案

大正8年关于西伯利亚及中东铁路监理协约，由于美国的退出和西伯利亚情况的变化，有重订的必要。利用这个机会，签订一个从地方交通问题、即从维护交通和财政援助角度上把日本的立场和关系引向有利方面的协定。

此方案的有利之点：

（1）此方案不偏袒俄中任何一方，所以不会有因支持一方而招致另一方怨恨之虞。

（2）随着美国退出西伯利亚和中东铁路监理协约，提议改变协约是极其自然的，而且可以光明正大地向任何方面提议。

（3）司蒂芬和长尾理事就中东铁路美人地段监理官和安达以东中东铁路美人地段监理官之下各设一名日人事宜，已达成秘密谅解，但不易实行。而且，哈尔滨以南的中东铁路南线是由司蒂芬直属下的日人掌握运转业务的。

(4) 可作为纯粹的交通问题来提倡，从而避免政治上的麻烦。

此方案不利之点:

(1) 中国在签订现有的日美协定时，即曾要求将中东铁路交给中国管理，现再签订新的协定，由于形势的变化，中国将更进一步坚持原来主张，是否同意签订关于中东铁路的这种国际协定，不无疑问。

(2) 上述司蒂芬同长尾理事的谅解，不过是两人间的个人谅解，重订协定时很难援引。

(六) 第六方案

以中东铁路理事会为对象，借给货车、客车以及通过廉价出售或赊销办法供应煤炭，以扶助中东铁路的营业。

此方案的有利之点:

(1) 铁路理事有四名是由中国方面选任的，因此把它当作一个整体作为对手，在形式上可以避免偏袒俄中任何一方之嫌。

(2) 作为公司代表机关的理事会是中枢，以它为对手时，无论从密切同我方关系来说，或者从防止中东铁路被转到第三国手中来说，都是有效的。

此方案的不利之点

(1) 霍尔瓦特是理事会的理事长兼会办，拥有行政大权，因而如以理事会为对手，自然在实际上有偏于援助霍尔瓦特之嫌。

(2) 铁路员工大部分是俄国人，理事会能控制到什么程度，颇有疑问。

(3) 此方案莫如说是临时措施，因而在同我方的关系上有略嫌不足之感。

第五　结论

(一) 采用第四方案的原因

以上各方案虽都不免有一利一弊，但根据实际形势的演变，并

考虑到日本的对华方针，缺点较少的方策是第四方案。即：在不违背俄中条约规定的范围内，支持中国的回收方针，以融洽同南满铁路的交通关系。如前所述，此方案的有利之点是：(1)从中国方面来看，其回收运动是大势所趋，毕竟难以抑制，该方案恰好与之相适应；(2)从俄国方面来看，这种程度的回收，根据现状也是不得已，如前所述估计俄国也不一定反对，特别是工农政府并不贪恋中东铁路；(3)从日本方面来看，中东铁路同南满铁路交通关系改善后，实际上可以利用中东铁路，获得从经济上经营北满的好处，勿须再冒风险采取措施把中东铁路置于我方势力之下；(4)从各国立场来看，该方案大体是公正的，均可得到利益，想象不会加以特别阻碍，等等。以上就是为何重视这一方案的原因。另外，关于达达尼尔海峡问题，列国认为它并不单纯是从经济、通商角度加以观察论断的问题，而必须从政治和地理关系方面加以充分的考虑，日本恰好可把中东铁路的情况加以运用。

（二）实行第四方案需要注意的事项

该方案付诸实施时，须注意下列各点：

(1) 此方案实施时，要注意不因玩弄一时的权术，使人们发觉日本对俄、中怀有野心，结果反而不利于日本同中东铁路之间的关系。

(2) 实施本方案时，注意不要操之过急，否则实际就会成为援助中国武人当权派，结果不仅计划落空，而且中日关系将日益恶化。

(3) 奉天张督军和黑龙江鲍督军等满洲有势力人士对回收中东铁路似乎最为努力，另方面，中央政府特别是徐树铮一派与张作霖近来关系不和，援助中东铁路时，要很好地考虑这种情况，倘若偏于一党一派，必然陷入纠纷的漩涡之中，要注意避免招致此种后果。

(4) 实施此方案时，应尽量疏通中国与俄国的意见，以引导双方共同采取措施。

(5) 实施此方案时，日本不要偏于利权主义、侵略主义，等等，重要的是立足于公共的精神之上。从此种见地出发，有必要向有关各国明确日本的立场。

(6) 援助中国时如有必要通融资金，应作为政治借款由借款团借与，日本只能为此负责斡旋，避免日本单独承担贷款。

(7) 大正6年日俄关于第二松花江以南中东铁路南线让与协定，暂无实行机会。本方案实施后，让与上述一部分线路，不能认为是绝对必要。

(8) 本方案提出了促进对中国有利形势的途径，因而与中东铁路处于同等地位的南满铁路，不能不怀着能否遭到影响的忧虑。中国方面的措施，完全是基于现在俄国国情而孕育成的特别措施，不会直接影响南满铁路。但实行此方案时也要注意避免给中国以得陇望蜀的口实。

(三) 作为临时办法可采用第六方案的理由

鉴于目前中国普遍的排日风潮，俄国特别是西伯利亚的局势，以及俄中两国的关系尚未安定等，对此种微妙的问题采取措施时需要考虑。暂可止于注意局势的发展，与此同时，在当前不稳定的状态下，应以第六方案作为过渡的办法，即以理事会为对手，供应车辆和煤炭，扶助其营业，从而逐渐地密切同中东铁路的关系。而当实行第六方案时，也要同中国理事保持接触，至少在形式上以理事会全体为目标，尽可能注意不要形成好象只援助霍尔瓦特这样的局面。

日本外务省档案胶卷，MT591，1.7.3.94—1，第10—91页

## 关于南满铁道会社与中东铁路公司改进联络问题的阁议草案

关于对中东铁路的方针，如另纸呈请所述，鉴于实际形势的变化，并考虑我对俄、中方针的基本精神，莫如对中国保持友好的态度，同时从发挥纯粹交通机能的观点出发，进一步努力密切同南满铁路的关系，是有利的。南满洲铁道会社从东亚的交通和经济观点出发，以活跃南北满的运输为目的，为解决中东铁路南线轨距改筑问题，目前申请政府承认的主要事项是：

（一）将中东铁路南线轨距改为标准轨距；

（二）改变轨距的同时，新造必需的车辆，或将中东铁路现有车辆加以改造利用；

（三）轨距改变后，中东、南满两路的车辆及列车，得在两条铁路上共同运行；

（四）中东、南满两路商定，互不制订无益的竞争性的运费标准，并在配车上不得实行差别待遇。

改轨、新造车辆和改修设备等大约需款一千五百万日元，据称如修理利用旧车辆，目前估计可节约六百万日元。

查改轨的目的是为了改善南北满间的交通状况，着眼点在于便利中东、南满两路的联络运输，其根本目的之一不外乎促进北满地区的经济发展，并进而统一中东、南满、京奉等铁路的运输体系，以期发挥交通机能，改善世界交通。我方立场对中外勿须忌讳，可以如此主张。此时可接受南满铁道会社的申请，并饬其与中东铁路、联合国特别委员会技术部我方委员合作，按上述方法竭力推行该项计划，同时就京奉铁路的联络问题进行商谈。

此外，南满铁道会社尚持有如下意见：

（一）该路改筑后，以一定条件将中东铁路南线委托满铁经

营；

（二）视铁路改筑问题解决条件如何，根据情况不妨将吉长铁路委托经营权交还中国。放弃该项委托经营权时，预先对中国附加条件，即将业经搁浅的吉长〔会〕、满蒙四路的运输、会计两主任问题予以有利的解决；

（三）为解决该项问题除当前的上述改筑资金外，还有必要向中俄两国支出贷款和其他费用；

（四）过去南满铁道会社向中东铁路供应煤炭的价款，每年约四百万日元，鉴于该款经常滞缴，不妨将其改为贷款。

这些意见，第一、不仅实现中东铁路南线的委托经营甚为困难，同时也和我方对该路的公正态度不相容；第二、放弃吉长铁路委托经营事关重大，自不待言，同时也违背该项交涉以中东铁路理事会为单一对手这一根本精神；第三、对俄中两国的其他方面的借款，是属于必须顾及中东铁路财政援助的有关国际协定，并按借款用途予以慎重考虑的问题，因此，倘如饬其促进该项计划是不利的。以上三项不能轻率地作为建议问题提出，时机未到，暂且应予保留。当前，只可将上述第四项作为该案解决的交换条件，令其进行秘密商谈。同时，要竭力使中国方面谅解这一点：该项铁路改筑，其实不单对日本有利，由于充分发挥交通机能，进而促进中日两铁路体系的划一，双方均可沐其利益，实现两国共存共荣的初衷，因而双方享得的利益必然是很大的。

另外，视南满洲铁道会社的现状，由其筹措实施该项计划目前所需资金不无困难。鉴于该项计划实际是促进南北满的经济发展，而其结果会给日本经济带来很大利益，根据该项秘密会谈进展情况，政府进而可采取步骤，筹措必要的资金，表面上采取南满铁道会社向中东铁路提供借款的形式办理。关联到供应该项资金需要研究的是，西伯利亚铁路及中东铁路监理协定所随带的关于财

政援助的协议。原来财政援助的范围是，大体上维持铁路现状、当前运转上必需的费用，即以供应最急需的经费为宗旨。因此，可以理解为，如改轨这样属于中东铁路当局权限范围内进行经营所需的经费，自然不属于所谓财政援助的共同范围。

日本外务省档案胶卷，MT591，1.7.3.94—1，第557—563页

编者注：本件未注明日期，应为1920年某月。本件有如下批语：

去年5月曾就改筑问题与莫里斯大使换文。莫里斯大使曾提抗议性劝告，对此以“留待日后商议”，略加寒暄，暂作保留。

## 日本阁议决定

(1921.5.17)

张作霖的计划是，维护和确保其在东三省的实权，并进而向中央政界伸张其势力，这几乎是无可置疑的。最近，他曾向我文武官宪表示希望，请求给以武器和其他物资上的援助。帝国对此人今后活动的态度，虽尚须特别慎重研究，但大体上对张作霖采取这样的对策是适宜的，即：在东北三省，为巩固其在该地区的势力而整顿和充实内政与军备时，应直接间接地给予援助；但如为达到其对中央政界的野心而求助于帝国时，便不能采取援助的态度。根据上述方针，为使帝国现地官宪应机处理，使张彻底了解我方真意并便于彼此联系起见，兹特决定如下应接和交涉须知。

（一）〔略〕

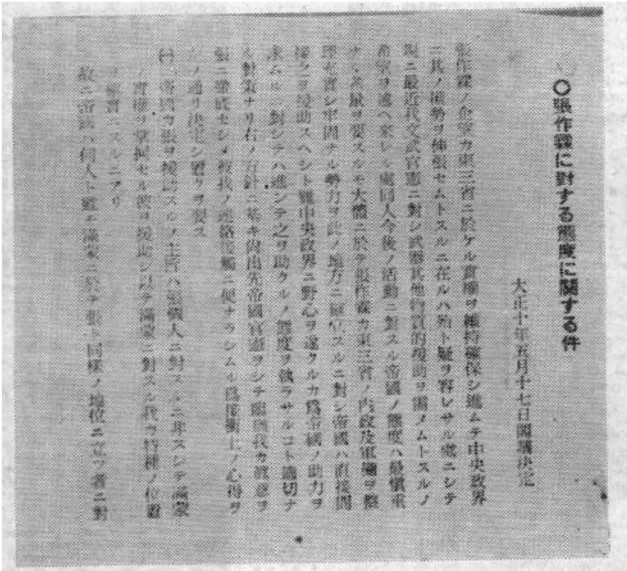
（二）帝国一旦从西伯利亚撤军时，诸如中东铁路问题、满蒙政策、对朝鲜的统治和治安维持、中俄、日俄边界的防御等需要中日间协议解决之事颇多，而中国方面的对手，无疑的是张作霖。帝国为在这些方面达到目的，必须使张对我们表示好意。从这个意义上说，帝国为使张不失掉在满蒙的根据，有必要给以援助。

（三）〔略〕

（四）〔略〕

（五）当帝国确定中东铁路方针并期其实现时，需要张作霖谅解之处极多，尤其是中东铁路南部线轨距改筑问题更是如此。因此，待有机会须向张说明，此项改筑在政治上、经济上、军事上的三大利益，即：（一）使张巡阅使实权控制下的南北满的交通联络完善和自由；（二）特别是与京奉铁路的直通联络得以实现；（三）便利南北满兵力的集散；以便通过他对中东铁路进行贷款，借助他的力量推动中东铁路局，促使其对南部线进行改筑。

日本外务省：《日本外交年表与主要文书》，（1840—1945），上，第524—525页


○張作霖に對する態度に關する件

大正十年五月十七日閣議決定

シテハ之ト提携シ彼我共ニ其ノ利益ヲ擁護スルニ努メサルヘカラス

(二) 帝国ハ一旦西比利ヨリ撤兵スルニ至ラハ之ト同時ニ東支鉄道沿線、浦塩政策、沿線沿岸ニ於ケル経営及露支、日露国境地方ノ防備等ニ関シ日支間ニ協定ヲ遂クヘキコト然ルニ多ク而カモ支那側当局ノ態度ハ極ニアルコト勿論ニシテ帝国ハ其等ノ目的ヲ達センカ為メニハ彼ヲシテ好意ヲ以テ我ニ対セシメサルヘカラス武器供給ニ於テ帝国ハ彼ヲシテ満蒙ニ有スル利権ヲ尊重セサル如クシヲ援助スルコト必要ナリ

(三) 武器供給ハ支那ニ対スル武器供給禁止ニ関スル列国ノ協定存続スル限リ到底帝国政府ニ於テ彼ノ要求ヲ承諾シ得ヘキ限ニアラス寧ロ兵器製造所ヲ設置セシメ自給ノ途ヲ講セシムルヲ可トス

(四) 財政援助ハ帝国政府ニ於テ之ニ好意的援助ヲ加フルニ吝ナラスト雖目下ノ状態ニ於テハ合弁投資ノ外ハ多クヲ為シ得ス而モ列国ノ新借款団ノ中央政府ノ承認ヲ要スル場合アリ借款団ノ関係ニ於テモ大日支合弁銀行ノ設立ヲ援助スルニ努メ例ヘハ土地開墾、鉱山、森林農業其他有望企業ニ関シテ日支合弁ノ事業ヲ興シ又ハ日支合弁公司ニ依リ共同事業ノ方法ヲ講シ所謂日支共同ノ本義ヲ貫徹スルニ努力セハ日支ノコトナラン然ニ…ヲ得ヘシ

(五) 東支鉄道ニ関シテハ帝国ノ…ハ…ヲ以テ…ニ関スル…ニ…ナルヘキ…テハ将来日支ノ…ニ於テ…ヘカラサルモノ…メテ多シ故ニ

東支鉄道沿線ノ警備ハ支那ニ於テ担任スル…
同鉄道ノ管理下ニ在ル…
コト、並ニ…
北満洲ニ於ケル…
大ニ努メアルコトヲ説明シ…
表ヲメ行ヒ且ノ方ニ…
盛ヲ図ルニ努ムヘシ

## 日本阁议决定

(1921.5.18)

关于对中东铁路进行财政援助

中东铁路与南满铁路不仅在运输上有着不可分的密切关系，而且由于日俄间业经签订了从长春到第二松花江线路让与协约，帝国对该铁路的利害关系更加重大。该铁路的命运如何，帝国不能不始终予以关注。最近该铁路的财政日益拮据，现在如不采取某种援救对策，铁路本身可能濒于难以维持经营的困难境地。

我方鉴于该铁路同南满铁路的密切关系，对铁路的财政困难实难默视，这是首先应加以考虑的问题。因此决定：

（一）我方当前应以单独承担的决心，同意借与维持铁路运转所必需的款项约三千万日元，以尽力援助该铁路。

（二）同时最好阐明该项借款纯系从经济观点出发，期望增进交通机能所给与的援助；并为防止各国的疑嫉，应使南满洲铁道会社负担交涉借款的全责。至于交涉和契约的对方，基于同样的观点，亦须是实际上和法律上负责经营管理铁路的中东铁路局。

（三）我方当然要使他们用铁路的收入作为偿还借款的财源。为了确保该项收入，最紧要的是必须通过中东铁路南线的改轨或其他方法，在长春至哈尔滨间开始南北满铁路车辆的直接运行，如果中国方面希望，并利用京奉铁路实行同北京之间的统一直达运输，以便能更大地增加收益。因此，目前作为上述借款的条件，一定要使他们同意实行南北满铁路的直达联运。

（四）应避免中东、南满铁路之间进行不法的竞争，专心致志地做好双方铁路的联运事宜。

中东铁路的地位和该铁路局内部，至少目前的情况是俄中两国的势力还相当复杂，国际关系也十分微妙，因此，特别与中国达

成谅解是适宜的。总之，因其伴随着种种外交关系，并且提议的时机、方法等也有需要考究之处，因此，在进行交涉时必须随时请示政府当局，再采取措施。

日本外务省档案胶卷，S132，61921，第3152—3154页

## 《大阪朝日新闻》报道

关于供应中东铁路经营资本一节，已经取得政府当局的谅解，我国代表、该铁路监理委员长长尾半平已同兴银、鲜银、台银各行及满铁进行了折冲，大体说来，方针已定，即该营业年度亏损额估计大约三千万元，大致由满铁承担供应，以将来中东铁路必须做好与满铁的联络设备等为条件。其他必要资金由该社同银行团磋商后采取发行社债方式筹集。当前极感缺乏的周转资金由正金、鲜银两行哈尔滨分行供应，款额为二、三百万元，因为两行分行过去曾经通融过此项资金。至于在参加监理该铁路的各国关系方面，鉴于过去长尾氏屡次建议救济，但各国均皆裹足不前，并鉴于该铁路需款有如燃眉之急的状态，可望易于获得各国的谅解。

《大阪朝日新闻》(日文)，1921年5月30日

## 《京津新闻》报道

近来铁道省理事长尾半平几次往返奉吉、京哈之间，访晤要津交涉中东铁路借款事宜。兹综合京哈方面情报，公众认为长尾氏的运动已告完全失败。来自哈尔滨方面的情报如下：

长尾氏运动的着眼点在于由日本借给中东铁路三千万元。据悉日前会见张作霖时，长尾氏首先谈到该铁路现状，然后说明美国的态度和法国的见解，接着提出日本提供三千万元资金的交换条件，并指出三千万元借款中七百五十万元作为中央政府政费，余额二千二百五十万元应全部投入该铁路，要求张作霖予以谅解。张

当即答称：敝人实难私自明确回答，铁路借款问题主要须与中央政府协商，希您同中央政府当道诸公进行交涉。

长尾氏吃了闭门羹后，不得不前往中央，访晤交通总长及新总理等要人进行交涉，但仍未成功。归途曾在哈尔滨会见美国委员司蒂芬，研究善后办法，又无任何结果。

《京津新闻》(日文)，1921年7月14日

## 《釜山新闻》报道

此次早川满铁社长一行视察满铁沿线，将于12、13日在哈尔滨逗留两天。据闻在下述问题上，同俄方所发表的消息是符合的，即由于早川满铁社长来哈，陷于僵局的中东铁路财政、运输问题重现解决的曙光。在不久将来或可作出某种决定亦未可知。顷据确息，早川社长乘来哈之机，曾同中东铁路长官奥斯特罗莫夫、共同监理技术部委员长司蒂芬及铁路督办宋小濂进行了协商。早川社长建议由满铁发行三千万元社债，其中二千五百万元贷与中东铁路，其交换条件为：

一、中东南线与满铁实行货物直通运输；

二、减低中东南线运费；

三、提高中东沿线的小麦运费；

四、在中东南线敷设与满铁同样轨距的轨道以及实行设施管理权，等等。

上项建议大体上获得了各方面的谅解，唯反对导入外资的中国，态度尚未确定，司蒂芬又主张监理部的权限应该扩大等等，问题还是有的。最近中东铁路有关干部为答谢早川氏的访问，将集合大连作出最后决定。

《釜山新闻》(日文)，1921年8月24日

# 第二部分

## 日本帝国主义勾结中国反动派攫取东北大批路权，破坏中国铁路建设

# 一、强行改筑安奉铁路，擅自架设鸭绿江桥

## 1　日方发出最后通牒，清政府妥协

### 日俄战争期间日军擅自修筑安奉轻便铁路经过

安奉轻便铁路，自安东起至奉天止，全长一百八十八点七英里（三百零三点七公里），轨距二呎六吋，是条单线轻便铁路。

明治 37 年 2 月，日俄战争一经爆发，在兵站总监下，特别设立了临时军用铁道部。同年 3 月，兴办京义铁路（汉城——新义州）速成工程，以利朝鲜的军事输送。同年 4 月下旬，我军击退鸭绿江畔俄军，于 5 月初开进凤凰城。是时，军部认为有必要在安东县——凤凰城间铺设一条手推式轻便铁路，供兵站之用，并拟着手动工。在这以前，就曾有意延长朝鲜铁道直达满洲腹地，所以决定派遣正在从事京义线速成工程的临时铁道大队负责修筑该线。同年 7 月 12 日，临时铁道大队在安东登陆后改变原来计划，决定不用手推式的，而修筑二呎六吋宽的机车式轻便铁道。8 月 10 日动工，同年 11 月 3 日迅速完成了安东县——凤凰城间三十八英里（约六十一公里）工程，然后继续着手凤凰城——下马塘间七十二英里（约一百十六公里）工程，夜以继日加快速度，至明治 38 年 12 月 11 日完工。

下马塘以北的线路，最初打算修到辽阳，但随着战局的发展，又决定改经桥头修至奉天，于明治 38 年 4 月 5 日动工。不久，该铁道大队转移到新奉线（奉天——新民间）修筑工地，于是改由临

时军用铁道监部继续施工，于7月15日移交完毕。当时，铁道监部及野战铁道提理部的干部齐集奉天总军司令部，协商南满洲支线同安奉线连接的问题。野战铁道提理部从事的把东清铁路南满洲支线的轨距由五呎改修为三呎六吋的工程,已经越过奉天,北至昌图附近,大连、营口在运输上大为便利，从而利用安东轻便铁路的必要性正在减少。但是由于轻便铁路工程业已进展到本溪湖附近,提理部为将来着想，建议应将轻便铁路接通苏家屯站，然后并归满铁本线北进，利用浑河临时桥梁以达奉天。铁道监部则建议利用上游的浑河军桥直达奉天。经审核决定采用后一提案。

临时军用铁道监部在继承安奉铁路业务后，称安东——下马塘间为第一轻便铁道班(后改称安东县轻便铁道班)，下马塘——奉天间为第二轻便铁道班(后改称下马塘轻便铁道班)。第一班从事列车运转。第二班自明治38年8月10日着手施工。但是，工程迟迟未获进展，乃决定由第一班加强供应军需品和输送建筑工程材料;第二班又增加人员,排除万难,加快工程速度。结果,终于在同年12月3日完成了下马塘至奉天七十八英里多(约一百二十公里）的工程。安东至奉天段于12月15日首次通车。后来在明治39年2月7日，两个铁道班合并为安奉铁道班,担任该铁路运输任务。同年9月1日在解散临时军用铁道监部的同时，转属野战铁道提理部。明治40年4月1日,该提理部将该轻便铁路移交满铁。

满铁:《满洲铁道建设志》,前篇,第51—52页

## 堀三之助谈筑路的侵略目的

明治37年10月辽阳陷落后,东京铁道院增田、畑两部长为慰问我们提理部员兼作视察而来满。我〔堀三之助〕给他们充当向导,巡视了占领地区的铁路。当时访问了在烟台的我军总司令部，

首先同大山元帅见面，表示了敬意。当时谈到了铁路问题，元帅谈道："战后最为重要的是建设从安东县进入满洲的铁路。本人是门外汉，儿玉参谋总长似乎有独特见解，可以直接交谈一下。"然后就让参谋把我们领进参谋总长室。稍事寒暄后，儿玉参谋总长便滔滔不绝地谈了大约一个小时，其大意如下：

"奉天会战已迫在眉睫，届时有必要决定从安东县进入满洲的铁路，个人认为最好选定从安东县经由大孤山和岫岩到达大石桥的路线。有人主张最好是沿着现由铁道监部加速施工的安辽〔安东至辽阳〕轻便线（初为沙河对阵中的目的线，奉天陷落后改称安奉线）铺轨，但由于山岳重叠，河川弯曲，地形险阻，必然经费浩繁，竣工费时，远不如大石桥线距离甚近，容易修建。并且考虑到将来我国同中国——满洲的朝廷，一旦发生战端，那么山岳重叠、隧道桥梁很多的地带的铁路，将何以防守？不仅需要想象不到的巨大兵力，恐怕也无法找到防御敌人袭击破坏之策。应当充分认识到这一点，把安奉线改为安石线，以便在万一的情况下，顺利地防止俄、中南下，固守辽东半岛。特别是，日本终有一天，较之奉天以北各地，会把北京方面作为主要目标。彼时对安石线说来，如果在营口渡过辽河，经由沟帮子到天津北京，那就在距离和旅行时间上将大为缩短。不知各位想法如何？"参谋总长越谈越有劲儿，口角都飞溅出泡沫来。然后他压低了声音，正襟危坐地说："这个意见是个人的独特见解，上边自有上边的想法，这一点还希望斟酌。"（后来听说山县元帅等人主张安奉线）

嗣后总司令部派遣野村博士对安石线进行了勘查，但结果还是决定了修筑安奉线。

满铁：《满洲铁道建设秘话》，第 76—77 页

编者注：堀三之助，日俄战争期间任野战铁道提理部工务课长，满铁成立后，先后任该社建设课长、工务局长、总务部技术局长。1925 年任金福铁路公司副社长。1934 年任日满土木建筑协会会长。

## 驻清公使内田致桂临时兼外务大臣函

(1905.11.28　第177号)

清政府于公历本月22日发来照会，内称：据奉天将军来电，安东交涉委员报告，日本自韩国新义州修筑铁路，过江至安东县城，强毁官衙十余处，民房千余所，并宣称援用俄国之例，将付给报酬，不许提出抗议云云。及至该将军向小山军政官提出交涉时，据称该军政官申明此事系根据军事上的理由。然而现在已是撤军之际，不能再以军用为借口修筑铁路，并且强制拆毁官衙、民房，滋扰实甚，望即电告该军政官，迅速停工为盼。

我方对此尚未答复，如对方督促答复，拟按"来照情由已转电我国政府"予以敷衍。我方究应如何答复，望速电示。再者，本公使为掌握情况，有必要了解此事实际经过，请阁下询问主管机关，复电告知为盼。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第318页

## 关东都督大岛义昌致外务大臣林董函

(1907.1.17)

安奉铁路与新奉铁路，是在战争当时按军事行动需要所修建的，用地是无偿征用的。最近以来，已接待多起清国官民为要求退还该土地的交涉与请愿；但我方均以目下仍属军事占领时期、军事上仍有需要为理由予以驳回。如上所述，看来到今年4月撤军时期，势必发生各种麻烦的交涉问题。其次，在战争当时，我方藉口军事需要，以扩张利权为主要目的，曾鼓励日本商人等来住，此后逐渐产生良好结果；目前，以上述铁路沿线各地为中心，包括其它并未开埠的各地，已住有许多我国国民，从事轻便铁路运输与开矿等各项营业。这些人中，还有的在清国人土地上自行建筑房屋或

租用清国人房屋。我方将尽量让这些人与产权所有者进行协商，以便分别以个人关系订立租赁等项合同；然而，到撤军时期，也难免发生某些困状。如果由于上述情况，竟使煞费苦心才得到初步发展的我国人居住者遭受挫折，实属遗憾之至。我想贵省对上述两项问题，一定早已分别拟好计划。希望尽先采取步骤，让清政府承认或默认上述既成事实，以预防今后的纠纷。敬祈阁下设法适当地进行交涉。为念。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第317—318页

## 驻奉天总领事荻原致外务大臣函

(1907.8.15.　　第163号)

〔前略〕因与安奉路沿线矿山问题有关，督抚〔徐世昌、唐绍仪〕一再质问改筑该路是否改变路线。在今天会议上又提出此项问题。当时督抚再次质问：前年北京会议曾议定，将来改筑安奉铁路时，清政府亦应指派委员商讨方案，未知日本政府何时着手改筑，并拟于何时同我方委员进行商议。对此，本官答称：安奉线改筑时期，并非如外间所传之迫切，或许在一两年后亦未可知，一旦达到改筑时期，倘根据北京会议规定，有必要同贵方委员进行商讨时，我方当及时通知贵方，不过目前尚非其时。〔下略〕

日本外务省档案胶卷，P10，P.V.M2，第2421—2423页

## 满铁总裁后藤新平致政务局长山座圆次郎函

(1907.8.21)

〔前略〕

依本人愚见，政府对安东铁路等事宜，似乎根本不宜采取强迫命令手段断然实行，因为还有必要改变路线。按一般常识而言，本人认为，改为安东县至大石桥的路线是适宜的方案。倘能决定按

上述变更路线，则与清国交涉的结果实难预料，但政府一旦采纳上述意见，势必发生同清国展开交涉的问题。因此，在奉天过于因某些细小问题而不断发生冲突，以致伤害对方感情，未必相宜。本人对外交工作既无知识又无经验，但因过分担心，特向局长阁下密陈愚见。在适当机会如将外务大臣和外务次官对本问题的意见示知，则幸甚。

《日本外交文书》第40卷，第2册，第332页

## 驻奉天总领事荻原守一致东三省总督徐世昌、奉天巡抚唐绍仪函

(1907.9.21)

敬启者，前此当召开合办经营安奉铁路沿线矿山会议之时，你方曾要求本官应允当改建该铁路线之际不另设它线。对此，本官已在历次会议上详细陈述，该铁路系适应战时急需而修筑的轻便铁路；并且说明，当今后将该铁路改建为工商业用铁路时，无论从技术上或经济上看，从实际情况考虑，都不得不进行显著的改造。然而，在8月22日会议上，你方主张，在议定书草案第一条末段，必须载入不另设它线的明确约定。为此，本官已将你方的希望呈报帝国政府。据最近接到帝国政府的训令，与上述本官的说明相同，安奉间之轻便铁路，当今后改建时，根据技术上及经济上的考察结果，终须显著地加以改造，因此碍难同意约定不另设它线。由于上述情况，你方的希望根本不能实现，本官极表遗憾。特此照会。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第333页

## 清外务部给日本驻清公使林权助的照会

(1907.12.18)

为照会事，案查日本兵官在本溪县安奉铁路车站租地建设兵舍一事，前准东三省总督、奉天巡抚来电，当于本年六月二十三日照会阿部代理大臣转饬阻止在案，迄今未准照复。兹复准该省督抚咨开，此案屡饬交涉司照会日本总领事转行禁阻。据总领事馆复称，并不用强制手段，又对该地基每年有相当之租钱，已租入建筑房屋，拟作为铁道经营及保护必要上之铁道用地等情。查安奉铁路系中日东三省附约第六款允准接续敷设，声明该路改良时须由两国派员妥商经理，则该铁路必要上之租用地亩，将来彼此自必另有办法。惟该路系中日新约另行订办之路，与南满铁路由中俄移转中日者性质不同。且前年两国全权会议时屡经声明，由长春至旅大之护路兵队，则以外之铁路不能派驻兵队可知，该地基如仍建筑兵舍，万难承认。请照会日本驻京大臣照约禁阻等因前来。本部查安奉铁路，条约订明系专运工商货物，并无许有护路之专条，该日〔方〕将在本溪县建筑兵房，殊与条约不符，相应照会贵大臣转饬阻止，以符约章。并希见复为要。须至照会者。

田中盛枝:《日中关于安奉铁路问题交涉概况》,打字本,第30—31页

## 满铁总裁后藤致井上大佐的《日前呈交陆军大臣的备忘录要点》

(1908.1.17)

一、安奉线每年亏损五十万日元，改成宽轨后更要增加五十万日元以上的亏损。

一、改筑此线，如按政府拨交之二千二百万日元预算则实难完成，将另需增加拨款约一千五百万日元。因此，必须有如下思想

准备，即每年必须支出：三千五百万日元的六厘利息共计二百一十万日元；营业亏损大约一百万日元。

一、此线隧道很多，曲线亦不少，坡度又不均匀，不利于行驶和运输。

一、此线从今天看来能给新奉线较南满线带来更大的利益，并且为了与之相连接，在设备方面不仅要改成宽轨，还必须使它成为完备的干线。

一、此线不利于改为复线。与此相反，大石桥线在必要时可改成复线，在工程费以及运费方面均属便宜，并可兼收军事运输敏捷之效。

一、此线永远不能避免巨大亏损，而大石桥线在几年后即可收支平衡。

一、由于南满铁道会社收益的多寡，将严重影响日本公债（不仅是社债）的国外牌价，因此有必要向国内外宣布该铁路有利可图。

一、大石桥线的预算，有安奉线的一半即能够用。

追加：

一、安奉线须收买必要的修筑用地。

应追加到备忘录中之一项：

一、有人认为，安奉线比起大石桥位居北方，具有控制南满的形势；但海龙以南通化、怀〔桓〕仁一带的矿产等颇为富饶；而控制北方的线路应在安奉线以北另想办法较为得计。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第23—26页

## 驻清公使林权助致外务大臣林董函

(1908.1.18)

〔前略〕

我方可否在安奉线驻屯铁道守备兵一事，若从以条约为基础的法理考察，不免颇多疑问之处。尤其如北京会议录所载，根据清国全权建议，曾将“在满洲之铁道守备兵”字样，特意改成“自长春至旅大租借地界之铁道守备兵”字样。由此不难看出，认为可以驻屯的主张是很难成立的。但鉴于实际上迫切需要驻屯守备兵，不能听任清国自行处理，该问题已完全不是单纯可否的问题。因此，应向清国声明，在安奉线驻屯守备兵一事，系基于长春旅大干线驻屯守备兵的同样理由；并且，其不容撤退的实际需要较长大线尤甚。借此，维护我方主张，实际上置对方的抗议于不顾，此外别无其它良策。此举虽稍有冷漠之嫌，但由于无有足资引证的条约明文，本职认为只好如此。关于此项问题，可否按上述意旨答复清国政府，敬祈阁下给以指示，并通知有关领事馆按同一方针进行交涉。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第28—29页

## 满铁总裁中村向内阁总理大臣提出的呈文

(1908.1.22)

我会社的从奉天至安东县铁路，据明治39年8月秘铁第14号命令〔三大臣命令书〕，宜于明治43年3月末完成改筑宽轨的工程。然而，调查路线以及其它需要研究之处甚多，改筑工程势必延期开始。当前各项调查已经完毕，待今年解冻后可立即开工，预计在明治45年3月，全线即可竣工。惟上述路线之中，如附图所示，在陈相屯以西改为经由苏家屯为上策，倘若准予变更即可施工。本路线需要架设桥梁一百七十八处，总长约二万五千呎；开凿隧道三十处，总长约三万六千呎；工程极为艰巨，决心尽可能加速工程，但由于上述情况，估计至少须经三年始能竣工。对此，祈予明察，并请将阁下命令的改筑完竣期限，按上述情况延长之。为呈请批

准，谨连同附件特此呈报。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第35—36页

## 驻奉天总领事小池致外务大臣小村函

(1909.3.12　　机密公第11号)

鉴于满铁会社即将动工改筑安奉铁路，最近本职曾向徐总督提议，请其根据满洲善后附约之规定，派定清方委员。徐总督当即函请北京邮传部委派该职，嗣由邮传部特派黄国璋为委员，徐总督并加派奉天工程局总办沈琪亦为清方委员。满铁则委派岛升二郎为满铁方面委员，前来奉天。结果，本月9日在本职参加下双方委员会晤，商定将于实地勘查之后，着手实际测量。我方委员提出，此次已由满铁草测的改筑工程中之陈相屯以东一段，其整个线路几乎全部沿用现有线路，只因开凿隧道及绕过河流之需要，才与现有线路略有出入。然而，由奉天到陈相屯之十七英里线路，则另有计划，即修筑一条由苏家屯动工到南面的陈相屯再与现有线路连接的线路，以便在苏家屯到奉天之间，顺着现在的南满铁路抵达奉天。上述计划，与其说是调整线路，莫如说是变更线路。所以，清方委员表示他们无权商讨上述问题，请我方直接会见总督详加说明。根据对方要求，本职昨日偕同满铁方面委员会见了徐总督，并由该委员当面详细说明了所以要修筑奉天至陈相屯新线路的理由。其要点如下：

一、线路直通奉天，就需要在浑河安排最为经济、妥当的架桥点，如此则线路势必呈现极其弯曲的状态，在经营上亦有许多不便。

二、为尽速修筑安奉铁路，宜先由苏家屯动工，再依次向东南方向延展，最后再着手修筑从苏家屯到奉天间的双轨工程。

三、来自安东县的旅客和货物运往营口、大连时，以经由苏家

屯为宜。

四、这段工程既甚简易而又经济，由苏家屯到奉天铺设复线的费用，可节省三成多，同时在经营上亦颇有利。

五、陈相屯至奉天的直通线路全长为十七英里半，而经由苏家屯全长为十九英里半，其间大约有二英里之差。但鉴于上述经济方面的各种理由，仍以采用新线为宜。且待十五年后归还清国时，如使用复线感到不便，再于苏家屯、陈相屯间另修直通线亦不为迟。此外，按新线路施工可以节省费用，待十五年后将其归还清国时，清国亦可相应地减少应付的利息。

六、陈相屯至奉天的直达路线需要购置全线用地，但经苏家屯的路线则与此相反，只收购其一半用地即可，所以购地费用一项也能节省不少。

然而，徐总督表示，对于改变奉天以南路线的问题，他也不能擅自决定，尚待请示北京政府。因此，该问题当俟请示北京政府后再议。双方委员仅商定：本月15日由当地出发，先着手实地勘查陈相屯以南的线路，此项工作大约需要两周。之后，即进行实际测量和收购土地等问题。为此，总督业已允诺，将通令地方官员通知沿线居民，不得随意拔掉测量线路的标桩，同时为了保持沿线土地的正常价格，暂时禁止买卖土地。另外，徐总督表示，愿在此项工程动工之前，先将该铁路的性质、铁路警护及警察等问题议妥。对方之所以有此种想法，可能是因为我方曾向过去已成为问题的安奉铁路沿线派遣了守备队，设置了警察派出所。其所以提出此项要求，用意在于使该路具有与南满路完全不同的性质。徐总督还提及，由于安东县境内的附属地的土地，在军政时期，均非以正当手段收买的，所以希望将其归还清国，然后彼此通过协商，再拨给日方一定数量的附属地，并设立火车站等等。总之，在改筑工程开工之前，不能不设想将有许多问题不断发生，对此，不论由本职按

钧座指示与对方交涉，或在北京进行交涉，只要总督有上述想法，总是有拖延开工期限的危险。所以，本职当即向总督表示，关于安奉铁路的性质及其警护问题，本职无权答复，而且此等问题与改筑安奉铁路问题无关，应按特殊问题处理；但仍愿将总督所希望与我方商讨的事宜呈报我政府，请求指示。

如上所述，清方委员的意见是：先勘查线路，以后再根据勘查结果进一步磋商有关收购土地问题。但徐总督既然打算在我方开工之前，对线路的警护、警察权问题以及在安东县境内的线路用地等事项取得详尽的协议，则问题将层出不穷，恐怕要给施工带来不少障碍。徐总督可能很快即将需要商洽的事项交来，本职接到后当即上报。但徐总督似乎认为，满洲善后附约中的条款仅规定应准照东清铁路条约云云，其意含糊不清。所以，应当利用此次改筑工程的机会，将与本铁路有关的其它事项一并解决，以防日后产生误解。特此呈报，敬请鉴核。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第601—603页

## 驻奉天总领事小池致小村外务大臣电

(1909.3.17)

〔前略〕

今日总督提议日清之间希就下列四项问题达成协议，即：在安奉线不设附属地；不配备守备兵；因清国设立警察，应撤除日本警察；及根据满洲附属协约第六条，就清政府派出委员查察经理一事签订明确具体的协定；并询问本官能否与其进行交涉。本官答称：安奉铁路系南满铁路的一部分，因而凡事应按南满铁路处理，不过如果总督希望协商，可待请示政府后再作回答。总督谈称：贵官如不同意进行交涉，即拟转交北京进行，但奉天方面便于了解安奉线实情，而且本人任职期间尚未解决一项重要案件，故希此案能在本

地进行商谈;本人今后尚能留在本地两个月左右,愿在此期间解决该案。以上已抄电伊集院公使。

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第603—604页

## 日本政府关于安奉铁路的决定

(1909.4.20)

关于安奉铁路:

第一,清政府如能同意将其与守备兵、警察权等外交问题分开,单项进行有关安奉线改筑工程之商议时,可大致采取下列方针:

一、南满洲铁道会社应就线路用地的收买及改筑事项,尽速同清政府妥商,迅即着手;

二、清国如坚持其关于安东铁路用地之强硬异议,安东车站可暂设原址不动,铁路用地内各种设施暂不着手,借以推进改筑工程;

三、清国如不同意变更陈相屯、奉天间的线路,该段工程应暂缓着手,一俟其它部分改筑工程有所进展,再相机同清国协商,以决定线路问题。

第二,清国如不同意将外交问题同改筑问题分开,可大致采取如下方针:

一、南满洲铁道会社不必同清国交涉,应立即着手安东县、陈相屯间改筑工程,但会社应乘机采取私买、馈赠等方法,以防地方官民之反抗骚扰,并力求减少修建用地面积,以免出现怨言;

二、陈相屯至奉天间的线路问题另行决定。

第三,关于清国任命安奉线的查察经理委员一事,原则上应予同意,有关该委员的职权等事宜,应同清国协商决定。

日本外务省档案胶卷,P10,P.V.M2,第2461—2464页

## 满铁总裁中村致国泽副总裁函

(1909.6.11)

铁道院总裁虽已决定安奉线问题无论清国方面意见如何，亦须断然着手改筑工程，但尚需阁议审定，预定今日提交阁议。讵至今晨，根据外务大臣请求，阁议决定延期举行。这也许是因为外务大臣有病难以出席。据递相言，外相似亦无甚异议。果真如此，而阁议竟决定延期，是何原因尚属不明，但大致由于区区小事。就大体而言，已倾向于断然实行，故请安心勿念。我当努力促其早日决定。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第69—70页

## 日本阁议决定

(1909.6.22)

改筑安奉铁路乃是我之条约权利，而且从军事上和经济上看也有必要尽早付诸实施，这是自不待言的。尤其该铁路作为韩国铁路接通南满、东清二路的线路，它将有助于改善韩国铁路；同时，也有必要早日完成该路改筑工程，开辟一条以釜山为最南端终点的欧亚交通大道，以利帝国的活动，这也是无庸赘言的。然而，清政府却无视我之条约权利，或者提出守备兵问题，或者提出警察问题，甚至对我方改轨道为宽轨，在技术上进行必要的线路调整，也都持有异议，左右托词，企图阻止改筑工程。帝国政府目前正在训令驻清公使同清政府严行交涉，然而动工时机已迫在眉睫，清政府如对我仍不回答，虽回答仍想阻挠改筑工程，帝国政府则必须根据条约权利，着手进行改筑工程。但在动工前务必向清政府发出通牒，指出清政府的无理态度迫使帝国政府不得不行使自己的条约权利。并且，为了尽可能缓和清国官民的反抗，变更奉天至陈相屯

间线路一事应暂缓进行，只在陈相屯以东实施改筑工程。改筑用地亦应限于铺设轨道和设置车站所绝对必需的限度之内。施工时，应采取较为稳妥的方法，以免惹起地方官民的恶感。我们应当竭力防止清国官民的反抗，但仍须估计到反抗是难免的。因而，必须责成都督府在沿途增派警察，并做好于必要时能立即增派铁道守备兵之准备。〔后略〕

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第375—376页

## 外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1909.6.22　　第193号)

关于安奉铁路的改筑问题，前在第181号电中已将政府的决心电告在案。本日阁议决定〔同前，略〕。查该案在对清悬案中目前占最重要的地位，必要时且有可能提出上述之通牒。其性质不适于在地方交涉，故贵官应于当地向清政府当局严行交涉，务希力求使其迅速接受我方要求是盼。

日本外务省档案胶卷，P 10，P.V.M2，第2475—2476页

## 东三省总督开送日本总领事节略

(1909.6.24)

一、安奉铁路依北京协约而成立，为独立之铁路，非他路之枝路。

二、改良工事须专照北京协约而行，可就原路改良，不许改造，照日本全权大臣之声明，酌要改良，不许改造全路。

三、各车站由两国派出委员协定之后，设于便利之处。

四、沿路所用地亩，除铁路必须建造物所用之地外，不得购买余地。

五、安东六道沟安奉铁路占有之地，中国政府即时收回；但该

地之内有已交地价者，由地方官查明缴还。

六、开工之先，由两国所派委员会同购地，须照章程公平给价。

七、照北京协约，查察经理铁路事务之中国委员，须在开工之先派定。

八、照北京协约，安奉沿路之日本守备兵，即时撤去，中国政府另派兵保护之。

九、照北京协约，安奉沿路之地方，中国有自治之全权，故日本警察须一律撤去，中国政府另派巡察保护之。

十、照北京协约，两国速派委员商议运输章程。

《清宣统朝外交史料》，第4卷，第20—21页

## 满铁准备动工派人暗中收买土地

中村总裁和佐藤〔安之助〕公所长都是在〔1909年〕7月初归任的，看来根据阁议决定，业已决定立即动工。7月11日，佐藤公所长曾致电中村总裁，内称："今晨已派木村（大介）偕同鎌田（弥助）着手预定的工作"。12日，该公所长又致电在京的清野理事，内称："为着手进行本溪湖、桥头间的福金岭隧道工程，已组成秘密土地收买班，今已前往现地"。由此可知，会社为了首先着手福金岭隧道工程，暗中收买土地，已向现场派遣人员。上述木村与鎌田似乎已奔赴现场。7月16日，出差中的鎌田曾致电佐藤公所长，内称："以中国人名义虽可收买一部分土地，但不论采取什么手段，也不能收买到全部。"

如上所述，满铁会社已逐步着手准备施工。7月13日，在东京的久保田理事曾致电总裁，询问收买土地的经过和动工日期。看来东京方面也未必阻止会社的行动。工程预定从7月18日动工。然而，到了7月15日，清野理事从东京给中村总裁打来电报，声称

政府命令暂缓到8月上旬开工。这道命令当时很出乎会社的意料。会社虽立即电令现场暂缓动工，但中村总裁的心情似乎很不平静。因而16日打电报给清野理事，电报中指出，根据在北京和奉天的交涉经过看来，清国显无诚意，不知下令停工在外交上有何必要。另外，在15日给清野理事的电报中，也曾令其向后藤大臣陈述难于停工的情况。17日，中村总裁还曾致电递信大臣直接陈述意见。从这里不难想象当时的情况。据清野理事16日复电，由于外交关系，缓期动工较为妥善，但仍可着手购地；在7月17日的复电中还称：目前情况非电报所能尽述，详情当另行函告。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第119—121页

## 外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1909.7.12)

〔前略〕

兹根据此次来电中陈述的情由，并考虑清政府的态度，可以认为发出阁议决定的通牒的时机行将到来。为慎重起见，应令小池总领事向总督方面发出通知。同时，贵公使应立即同清政府郑重交涉，为发出通牒创造条件。〔下略〕

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第379页

## 满铁积极准备强行施工

发出最后通牒的日期已经决定，为此必须进行各种准备，也就是说满铁必须在发出最后通牒的同时动工，所以，中村总裁在7月30日的电报末段中指出：“施工令预定在8月6日发出，因须做好准备，故预为通知，至于从6日起实际着手一节，务须格外注意，切勿对外泄露”，密令准备动工。8月2日，中村总裁又从东京致电国泽副总裁，内称：“自6日起付诸实施，应就职工保护问题事先同

都督府秘密磋商。”国泽副总裁于8月3日去关东都督府，在大岛都督以及星野参谋长、白仁民政长官、佐藤警察总长、大内事务官、入泽秘书官参与之下进行协商，议定了下列纲要：

一、考虑到万一采取紧急行动的需要，应事先通知目前防水工程进展程度、完成区段及其预定完工期限等事项；

二、工程先从福金岭着手，其它工程按预定顺序进行，动工前应通报都督府；

三、承包单位的职员应佩带一定的徽章；

四、应将承包单位所雇苦力之住房等告知军队及警察；

五、会社在警官宿舍等方面尽可能给以方便；

六、事务所宿舍应尽速动工修建；

七、一旦有事，要在守备队长指挥下统一行动；

八、工程人员尽可能集中居住；

九、由木村大介担任施工人员和警察、军队之间的联络员，作好双方联络事宜；

十、4日用第三次列车运警官三十四名速去桥头；

十一、令守备队一个中队徒步行军，于6日前抵达桥头；

十二、会社应事先在桥头准备好粮食等物资。

这样，警察和守备队相配合，布置了严密的警备。至8月4日，中村总裁从东京来电称：“6日将由公使通告北京政府，当接到通告完毕的通报后，即由外务省发出开工命令，此令当在6日晚些时候方能接到。”国泽副总裁接到电报后，即日急电奉天公所的木村大介，告以一切警备事宜均已准备妥当，并称安奉线工程待6日接获政府通知后即行着手，自福金岭开始按预定次序进行，故望〔木村〕于6日前赶到现场。木村大介5日从桥头回电称详情尽悉。至此，一切准备工作全部告成，随时都可动工。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第141—144页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909.8.4　　第217号)

兹将有关第213号去电的第二点，即清国当局筹划改善日清关系的详情以及发出前电之后的动态，以附件另电补报如下:

### 另　电

### (一)

伊集院公使致小村外务大臣急电

(1909.8.4　　第218号)

前天所陈清国政府筹划改善清日关系的详情及其近况如下:

日前安奉铁路问题趋于紧张之际，本职怀着如有可能将从内部打开僵局的希望，曾求见肃亲王。当时风传肃亲王正在勾结日本进行某种策划，庆亲王等对之深为注意，因此回避同本职面会，表示愿意通过川岛听取我方意见。本职便通过川岛告诉他关于悬案解决的情况，安奉铁路问题以及在间岛的吴禄贞到任后好惹事生非，将来颇为危险等情况；特别提到，清国当局对安奉铁路问题抱着非常不友好的态度，以致日本群情激愤，其发展前景不堪设想，势必对两国的百年大计造成严重后果。肃亲王表示，如果事情发展到上述局面，那是违背他本人夙愿的，此事关系重大，他将尽力而为。他还说，最近一两天端方可能晋京，相信他和自己持有相同见解，俟其到京之后，将与之妥为商议。由于肃亲王想要大体了解一下日清悬案的内容及其经过，我便通过川岛把2月6日提交给清外务部的节略内有关部分作了一些修改后转交给他。近来，他正在与他亲近的皇族显宦中间多方奔走着。再者，陆军部的良弼现在是和摄政王最接近的一个人，也是摄政王的心腹，所以，我让青木少将向良弼转达了曾与肃亲王讲过的那番话。特别是吴禄

贞此人原是良弼的老同事，他全靠良弼在中央为他多方撑腰。所以，当时青木少将还请良弼致电吴禄贞，告诉他在这个时候最好不要采取过激行动。良弼慨然应允，并立即发出电报。同时，良弼为贯彻清日友好的既定主张，目前正劲头十足。前天，本职接到第251号来电，奉命将通告清政府〔日方〕断然改筑安奉路，事态益趋紧张，于是我再次让青木少将求见良弼(已于昨晚会见)，暗中探听最近情况，并探问他值此安奉铁路形势日趋紧迫之际是否有何良策？他答称，胡公使已就日本政府对安奉铁路所持的强硬态度给外务部发来电报(看来他不知道发出通牒的确切日期)，大家甚为忧虑。这几天他自己也四处奔走（他说前天晚上竟奔走了一夜），特别是他和端方进行了反复商讨，端方的意见和他完全一致。现在，肃亲王、端方、洵贝勒、涛贝勒(二贝勒均为摄政王之弟)、毓朗等摄政王周围的人，对于打开日清关系的僵局，都持有相同的见解，即由涛贝勒出面说服(据川岛谈，他交给肃亲王的那份材料，涛贝勒和毓朗等人都已阅过)，由端总督上奏详情。接着，端方就拜谒了摄政王，并述称，应从速解决清日两国间的悬案问题，以利于巩固清日两国间的友好关系。摄政王表示，庆亲王过去从未奏陈交涉停止的情况，关于此事的详情他这次才知道。所以，他立即同意从速解决。由于梁敦彦负不起此项重任，已内定俟那桐回京之后，让他担负此责。鉴于上述情况，待那桐重掌外务部时，情况会有所变化，但也很难一切都按日本的要求办理。不过总会有个解决办法，因此，良弼切望青木特别是我能向日本政府请求，务使有关日本政府决定改建安奉铁路的传闻不成为事实。另外，据良弼透露：庆亲王在前两三天已提出辞呈，是否照准尚未决定。

## （二）

### 伊集院公使致小村外务大臣急电

（1909.8.4　第219号）

小田切以欲就日清关系陈述重要意见为由，要求会见张之洞，昨天终于得到会见的机会。当时，小田切表示，就他个人的观察来看，日本官民对清国的感情日趋恶化，如果任其发展，两国之间将会发生极不愉快的关系。由于多年承蒙中堂〔张之洞〕深情厚谊，于旅欧途中，为奉告此事特意来京。可以相信，日本官民是诚心谋求解决两国间悬案问题的，并极愿双方友好相处。自从去年伊集院公使到任后，日本方面更是诚恳而又坦率地为完满解决有关问题提出了建议。然而清国方面，庆亲王和梁敦彦等人则互相推卸责任，态度始终暧昧，时而提议交国际仲裁等等，拒不同意我方意见，终于造成今日这种局面。张中堂表示确有同感，又说，实则庆亲王对于外交事务，即便在军机处也不与同僚商议，所以自己也未得参与意见的机会，如由本人负责此项工作，或许早已得到解决，但既然已往没有参与此项工作，现在突然由我提出，似亦不便；如把今天所谈问题的要点写成书面材料，那末我就可以说从小田切处得到这样一份材料，并能以此为机会申述我的意见。如前所述，最近摄政王的心腹官员和幕僚们，为维护同日本的关系正在四处奔波，结果如何本职虽难预卜，但今天端总督因接到新任命而来访本公使进行寒暄，在问他赴任日期时，他答称，在七、八日左右赴天津；那桐也需要两三天办完交待，10日前后方能到京。从上述情况考虑，如事非紧急，本月15日前暂不发出通牒为宜。谨请核示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第390—392页

## 小村外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909.8.4　　第255号)

就213号来电复示如下:

帝国政府经过充分研究,决定仍照前电,于6日发出通牒,现已照此计划作好一切准备,并已向各国政府作了打招呼的手续,时至今日已不容变更原定计划。请贵官遵照前电指示,立即作好一切准备,以便6日发出通牒。

«日本外交文书»,第42卷,第1册,第392页

## 日本公使致清外务部照会

(1909.8.6)

为照会事: 安奉铁路改筑问题,本年正、二月间曾与贵国政府迭次交涉。本使深体本国政府顾重友谊之旨,屡向贵国政府开诚布公,沥陈此案情理之所在,并说明贵国政府所以必须容认帝国政府要求之理。乃亘数月之久,贵国政府竟漠然视之,若藐视帝国政府和衷隐忍之诚意,左右托辞,旷日弥久,故至今日依然案悬未结。现又奉本国政府训电,饬将下开各节转达于贵国政府:帝国政府以安奉铁路不仅为清韩两国铁路之联锁,且当欧亚交通之要冲,故极欲改筑轨道,以应各国商务之需要,增进东亚交通之便利。本年正月以来,曾向贵国政府声请协助,以符两国之成约。乃贵国政府徒借词延宕数月之久,迁延答复,至六月二十四日始由东三省总督拟定办法,答复前来。查其内容颇为失当,即如撤退守备兵及铁道警察等事,与改筑线路毫无关系。考诸北京条约之精神,及帝国政府累次之声明,断非帝国所能允认。而贵国竟提此等问题,以为改筑工事之条件,且于改筑工事最要之取宽轨道,并技术上最要之更正线路,均目之曰非改筑,一并拒绝。抑知改筑安奉铁路线,实属于

我条约上之权利，贵国政府竟欲借词妨害实行，其不当不待辩论。虽然，帝国政府重顾两国之友谊，总期以贵国之协助，实行改筑之事，故不惜反复开陈，以求贵国政府之反省。然贵国政府依然固执从前之态度，自交涉开议以来，业逾七月有余，迄今仍未允我所请，是贵国之意实在阻碍改筑路线，蒙晦成约，毫无可疑之余地。帝国政府遗憾之下，不得已顾世界交通之便利，据条约上之权利，决定不俟贵国之协力，自行改筑安奉之线路。以上特奉帝国政府之命照会贵部，即希鉴察可也。

《清宣统朝外交史料》，第 6 卷，第 28—29 页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909. 8. 7　　第 224 号)

本职认为，在发出第 223 号去电中所提到的最后通牒的同时，向肃亲王、良弼等人透露我方之所以采取上述手段，确属迫不得已的缘由，这对于今后继续同他们保持联系是有好处的。所以，昨晚我让青木少将拜访了良弼。良弼从青木口中闻知发出该项通牒的消息，颇为沮丧。另外，他陈述了自己的意见，对外务部、陆军部的无能只是感到气愤。原来由于他们各处奔走的结果，摄政王前天业已下令训斥东三省总督及吴禄贞等人的轻率行动，并要求他们务必妥筹打开僵局的对策。然而不料竟造成目前这种局面，他深感遗憾，不胜叹息。恰巧端方要到涛贝勒那里，他用电话通知贝勒要前去商讨某事，接着就出去了。另外，昨晚我还让川岛拜访了肃亲王，向他透露了此事的原委，并申明此事之所以发展到这种地步，全系外务部无能和不负责任所致，我方为两国的关系颇为不安。肃亲王表示很失望，并无任何异议，只表现出颇为苦闷的样子。因此，川岛也有意不再说什么就离开了。同时，也是在昨天晚上，川岛还给涛贝勒写了一封信，对他简单地透露了此项事件的原

委。很快就接到对方的回信,表示本人已在昨天下午听到此事,正为自己没尽到应尽的力量而难过,本来政府当局已胸有定见,均因外务部处理不当,才造成目前这种局面,他表示将一如既往,为远东和平,努力实现清日友好。据此揣测,大概是昨晚端方、良弼等人曾在涛贝勒府邸秘密地进行了一番商讨,看来他们还是要按照他们过去所主张的方针,来决定善后方策。

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第401页

## 清外务部复日使伊集院照会

(1909.8.7)

为照复事:接准来照,以安奉铁路改筑问题接奉政府训电,东三省总督拟定办法,如撤退守备兵及铁路警察等事与改筑线路毫无关系,意在蒙晦成约,帝国政府顾世界交通之便利,据条约之权利,决定不俟协力自行改筑线路,等因。查安奉铁路改良一事,载在中日会议附约,其约内声明,该路改良办法,应由日本承办人员与中国特派人员妥实商议,所有办理该路事务,中国政府援照东省铁路合同派员查察经理,等语。推原立约本意,此项铁路十五年期满估价售与中国,是与中国极有关系,故改良之办法,必由中国派员妥商,以期彼此有益。本部迭电东省督抚与日本领事商议,即是遵照条约办理。来照谓,中国政府借词延宕数月之久,云云。查此路贵国于二年内并未照约商办,此次驻奉日领与该省督抚提议亦多方延宕,是延迟之故不能归咎中国政府。至来照谓,安奉铁路为各国商务之要,需增进东西交通之便利,中国政府甚表同意。所称取宽轨道并技术上最要之更正路线等语,查条约既载行军铁路改为转运各国工商货物,则此路由军用铁路改为商用铁路,应视商务盛衰之情形为改良之标准,此理曾经面达,并非意存固执。如因商务必须改宽轨道,日本尽可推诚熟商,何必遽然独断独行,致违条

约妥商之文。贵国既视改宽轨道为至要，中国政府亦不愿过拂此意。惟改宽轨道须与京奉路相同，以归一律。至改正路线一节，果为工程所必要者，自可照约由中日特派人员妥实商议，断不容借词任意更改线路，致背彼此立约本意。以上两端既经明定大旨，其余细目自易妥商，贵国政府亦当满意。除由本部电达东省督抚与贵国领事接续妥商外，相应照复贵大臣转达贵国政府转饬驻奉领事按照中日条约并此次声明大旨与该省督抚迅速议定，以期早日开工。来照谓，不俟中国之协力自行改筑线路，云云，未免过当，谅非贵国政府顾全睦谊之意。再守备兵及铁道警察等事，亦系应行提议之事，不得谓毫无关系。守备兵只指旅长一路而言，他路不能援照，约内亦并无明文。铁路警察将来自当由中国派遣，合并声明。须至照会者。

《清宣统朝外交史料》，第6卷，第35—37页

## 驻奉天总领事小池致外务大臣小村电

(1909. 8. 8　第108号)

安奉铁路工程已于昨天(7日)中午开工。当日午后四时半左右，清国巡警前去福金岭工地说，清国官方已发布命令，只准在荒地动工，决不准在耕地动工，违者严加处罚，并要求遣返全部苦力。我方已予拒绝。在其它工地上，有些妇女前来拒割秧棵，看来是佃户，但经我方恳切劝说，她们还是听了我们的话回去了。除此而外再无其它情况。

直至今晨，福金岭工地无一苦力上工。原因是，清国官宪严令他们只准参加修缮狭轨，不准参加铺设宽轨线路的工程。会社方面正以不伤清国官宪感情为方针，谋求妥善处理的办法。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第619页

## 小村外务大臣致驻奉天总领事小池电

(1909.8.12　　第70号)

112号来电阅悉。希贵官告知总督，获悉清国同意加宽轨道、改变线路，帝国政府大为满意，并拟立即与总督就下列要点签订备忘录:

一、轨距应同南满干线一致，即与京奉铁路之轨距相同;

二、两国承认双方委员勘查决定的路线（希删除对方提出的“大体上”的字样);

三、自备忘录签订之日起，立刻就工程以外之细目开始进行协商;

四、自备忘录签订之第二天，即协商开始之第二天起立即施工;

五、清国应饬令其沿途地方官员，对施工给予各种方便。

再者，贵官如认为备忘录形式不妥，不妨采取换文形式。总之，对于本案，务必设法以文件达成协议。另外，对方如就中止工程一事提出何种要求，希你作如下答复：即满铁至今所采取的措施，大体上是为施工作准备，而且我方既已同意立即开始协商，便没有必要再提出中止的问题。备忘录必须尽早签字。签字当天的协商，希贵官只听取对方之提议即可。此件已抄电北京。

日本外务省档案胶卷，P 10，P. V. M2，第2636—2638页

## 日驻奉小池总领事致小村外务大臣电

(1909.8.19　　第125号)

签署协议之后，即按对方希望开始商讨协议的细节。对方又提出以前那十个条件〔即奉天总督开送给日本总领事节略十条，见前〕，作为同日本协商的细目。其中第六条关于购地一项及与此有

关的第三、第四两条均须从速解决，故希双方首先商定此三条。关于购地事宜，拟由两国各派委员组成购地局，购地事宜结束，该局即行撤销。但双方应就该局撤销前所需之一切费用如何承担问题进行协商。关于购地的基本方针，本职与总督业已商定，细节将由购地局拟定。其次，关于第七条，中国声明将派出查察经理委员，该职务本应在工程开始之前派出，因明天即将动工，故应于兹声明。其目的主要在于查明改造工程所需费用，以资十五年后中国赎收时参考。另外，依据协议第二项，因即将就陈相屯以西的线路进行商讨，中国于兹声明，派黄国璋担当此项责任，该员已抵达奉天，希日本方面派出委员。本职就此答称，将立即呈请我方政府。对方非常急于商定这些细节，敬乞统作复示。

已抄电北京。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第628—629页

编者注：安奉铁路购地章程（附：安奉铁路购地局章程），见《中外旧约章汇编》，2，第614—619页。

## 中日议定安奉铁路节略

(1909.8.20)

大清国东三省总督锡及

大清国奉天巡抚程与

大日本国驻奉总领事小池，兹各奉本国政府之命，关于安奉铁路一事，订定左列各项：

一、筑该铁路轨道应与京奉铁路轨道相等；

二、该铁道线路，两国政府承认大致应以两国委员前已会同查勘测定之线路为准，惟陈相屯至奉天之线路，应由两国日后再行协议妥定；

三、本节略彼此签字盖印之日起，应即开议购地及其他一切细目；

四、本节略彼此签字盖印之第二日，即开议购地及其他一切细目之第二日起，即将该路工事上紧赶办；

五、中国应令沿路各地方官关于该工事之施行妥实照料。

为此缮就中日文各二份，彼此签字盖印，各持中日文一份为据，以昭信守。

《清宣统朝外交史料》，第7卷，第35—36页

## 小村外务大臣致驻奉天总领事小池电

（1909.8.27　　第84号）

关于第128号来电所提到的清国方面的各项条件，已在第82号及第83号复电中作了指示，现对其它各项指示如下。我方对这几项问题，均无必要同清国从速取得协议，但为便于周旋，特此示知。

一、安奉铁路不仅事实上是南满铁路的支线，而且该路各项问题也均应按南满铁路干线同样处理，在北京会议之际，该问题业经两国委员声明在案，已勿庸置疑。希即依上述宗旨进行交涉（条件一）。

二、关于退还安东六道沟的土地一节，我方当然不能同意。但究竟对方是企图将该地改为我方专用居留地，还是企图想方设法把它收回，请查明对方意图之后上报之（条件五）。

三、守备队及警察权问题是涉及整个南满铁路的重大事项，不宜按地方事务处理。所以，此等事项除在北京进行交涉外，别无它途。但对方提出问题时，请贵官坚持我方一贯主张，酌情予以答复（条件八、九）。

四、商定运输章程，可按条约处理。

并请抄电北京。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第630页

## 驻奉天总领事小池致外务大臣小村函

（1909．10．25）

关于安奉铁路问题未获解决的悬案，前于9月17日曾提出报告并请求训示，谅阁下已予审议。后来本官亦反复思考，并于近来赴安东出差之际进行实地调查，拟定如下意见，供阁下参考。

关于未解决的四项问题，即安奉铁路的性质、守备兵问题、警察问题以及安东县六道沟土地问题等各项悬案，帝国政府的方针在于，全部维持我方的主张，使清国的希望无一得以实现；并且，如果能按上述情况见诸实行，可谓绝佳。按帝国政府的方针，于不得已时，如果可以做出某些让步时，本官认为，在守备兵问题上可容纳清国之要求，在其它三项问题上则力求贯彻我方之主张，亦可做为一种对策。〔中略〕关于安奉线之性质，原则上必须坚持南满支线论。撤退守备兵问题，可按特殊规定处理，使之不影响铁路性质，实为至要。否则，在其它许多方面将招致意外影响。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第327—328页

## 满铁总裁中村致满铁理事清野电

（1910．4．19）

安奉线上，清国铁路巡警与日本警察之间，前此虽屡起冲突，但近来竟至拔刀开枪，互有损伤，事态更为严重。因此，15日竟发生旅客惊惶逃跑情况，勉强招回继续发车，已给交通带来严重妨碍。照此继续下去，发生何等奇闻实难逆料。万一使旅客发生负伤等情况，将影响帝国之体面。两国巡警如果斗争不止，则不仅有损于两国友好，对列国亦有失体面。不久前听说西洋人曾拍摄巡警格斗之照片，闻之令人寒心。因此，昨日拜访都督，陈述以上情况，并提出拙见如下：如果政府的方针是，不准清国巡警进入车站

界内，由于目前相互对峙，斗争不止，则不如要求清国铁路巡警撤退出去。以上，请向铁道院总裁立即报告，并在交通保安方面，迅速设法解决此案。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，打字本，第339—340页

## 安奉铁路问题交涉经过概况

本件起源于明治38年12月满洲善后条约附约〔中日会议东三省事宜条约附约〕，但至明治42年1月才为其实现开始采取行动，这一年可说是达到了本件交涉的最高峰。改筑工程是在事件的纠纷中开始的，以后的进展一直顺利，明治44年3月11日全线遂开始运行宽轨列车。回顾从开工以来至工程结束，共历时二年零三个月。

〔中略〕

关于改筑该铁路，起初日本方面，特别是满铁方面，曾表现犹豫不决，如此度过了三年的改筑期限。但日本并未放弃改筑本铁路的想法，这从明治38年末日清善后条约附约签订以来，并未忽视从军事上、经济上以及技术上的各种见地出发对本问题进行研究，不难看出。同中国方面的交涉亦未中断，明治40年东三省督抚与日本领事间所议定的大纲，关于本件亦有所规定。不过，从明治42年1月，满铁会社就本铁路向内阁总理大臣提出申请书以来，本件交涉才正式列入议事日程。在此项申请之前，小池总领事、国泽副总裁同东三省总督，于明治42年1月15日在奉天已开始交涉。当时，日本方面申述了日本改筑本铁路的意图，要求按协约任命委员。对此，总督仅将协约所定的二年期限已满作为问题，其它均不甚介意，并答称，即将日本方面的提议报告北京政府，待有训令后再作答复。〔下略〕

改筑的动工期限，无疑是个问题。经伊集院公使在北京同外

务部交涉结果，中国方面并未象诉讼那样固执条约中的文字规定，同意了日本的主张。中国似乎并不想坚持不合理的意见。于是，顺利通过了本件交涉第一关。3月初旬，日中双方分别任命改筑委员，并决定3月15日两国委员共同着手实地勘查，至此交涉一直是顺利的。即从1月至3月初旬，交涉经过大致是顺利的。

然而，很快就出现了第二个难关，正由于这个难关的延续，竟导致发出最后通牒的结局。

3月10日两国委员会晤结果，中国方面委员对经由陈相屯问题提出异议。次日即3月11日同徐总督会晤结果，总督透露出如下意图：希望在工程开始以前，就(1)经由陈相屯；(2)本铁路性质；(3)沿线警察；(4)守备队等问题达成协议；此外，还有意解决(5)安东县土地问题。上述各项问题，东三省总督并非当成正式要求而提出，态度也并不强硬；但是，此后始终成为双方之间暗礁的各项问题的根干，此时业已出现。不过，到此为止，东三省总督尚未失掉友好态度，在当时禁止土地买卖，禁止沿线人民拔掉标桩两项问题上，接受了日本的要求。不能说中国方面提出的各项问题是突如其来的。第一，认为经由陈相屯是变更路线，这在明治40年同东三省总督交涉时业已成为问题；第三，沿线警察问题，明治40年辽阳附属地警察已成为问题，从中国甚至反对满铁本线警察的态度看，就本铁路提出此项问题可说是完全能够预料到的；第四，守备队问题，明治40年以来一直成为问题；第五，安东县土地问题，远自明治38年末北京会议以来，近自明治40年以来，中国一直要求返还。只有第二项，本铁路的性质问题，过去是否已作为问题，虽不得而知，但似乎是由于过去没有机会提出，中国一直采取了沉默态度。附约第六条关于此项规定，至少在文字上不明确；因此，似乎是中国抓住这一机会想把此项引导到于己有利。不管怎的，中国似乎抓住了这一机会，企图实现预先考虑好的方案。

对上述3月11日的要求，还不能认为是正式要求，只能理解为东三省总督流露出来的个人意向，仅具有私人交谈性质。后来该总督似乎已请示北京政府并接到训令，于3月17、18日左右正式提出下列四项问题：(1)不得设置附属地；(2)不得配置守备队；(3)不得配置日本警察；(4)规定查察经理事项。并申明不答应此等要求，不仅不同意着手工程，而且也不同意收买土地。当时记录虽无记载，但除以上各项外，把经由陈相屯也作为一项问题提出是不言而喻的。如此，中国方面的要求不仅明确，而且态度也显著地强硬起来。然而，就各项要求看，与3月11日总督所透露的多少不同，守备队及警察两项问题虽然一致，但未提性质及安东土地两项问题，代之增加了附属地及查察经理两项问题。安东土地问题可能被包括在附属地问题内，但不甚明确。对中国上述要求，根据3月10日小村外务大臣给小池总领事的电训，除查察经理外，日本政府采取了一概拒绝的态度。3月12日，小池总领事将此意通知中国。于此已可看出，日中两国对本件有明显的意见分歧。东三省总督重又请示北京政府，在接到训令后，于3月24日反驳了日本的主张。小池总领事也再行反驳，强硬地拒绝了中国的要求。

以后，日中两国各自坚持自己主张，互不让步，形成对峙局面。在对峙过程中，两国都在研究对策，企图打开难关，以便将问题导向于己有利。日本方面，佐藤公所长亲赴东京，于4月20日拟订软硬两种对策。虽已按上述方针执行，但决未改变下述方针，即关于摆在两国间的问题，除查察经理委员问题取得一致意见外，拒绝中国的所有要求。小池总领事虽已按此方针进行交涉，但中国方面竟左右支吾，不作任何回答，一味拖延时间，满铁会社为此感到焦虑，终于要求采取强硬态度。以处事慎重闻名的外交家小村外务大臣，对中国的态度也感到不能容忍。于是，6月22日将本件提交阁议，经决定同中国进一步交涉，倘若中国仍不改变态度，日

本便采取最后措施，以实力动工改筑，并就将来要采取的最后措施，预先把国内的意见决定下来。对此，中国方面采取了何种行动，虽无确切资料可查，但据笔者手头现有资料，不难想象东三省总督同北京政府之间有关本件之函电往来是频繁的。

上述函电内容，经常泄露给日本方面，都是有关向日本提出的要求事项，或者是六项，或者是四项等等。关于向日本要求那些问题，东三省总督和北京政府之间似乎并不一致，首先为统一国内意见而努力。其内容多数都未超出过去要求的范围，但其中值得注意的一项是，5 月 4 日东三省首脑会议上提出的一项议题，即不得将狭轨改为宽轨。增加这一项，有力地证明了中国的态度是何等强硬化了。〔中略〕结果在 6 月 24 日公然提出备忘录十项〔即东三省总督开送日本总领事节略〕。该备忘录，从项目之多可以看出，网罗了就安奉铁路所能向日本提出的全部要求。中国的要求与日本的拒绝成反比例，有与日俱增之势，6 月 24 日的备忘录可说是达到顶点。中国政府为何采取这种态度虽不了解，但这一事实决不容忽视。

6 月 24 日的要求，最值得注意的是第二项改筑问题，内称：安奉铁路“改良工事须专照北京协约而行，可就原路改良，不许改造。”如同意此项要求，不消说经由陈相屯，就连改为宽轨，中国亦将不能允准。

日本当然不能答应中国的此等要求，小池总领事已表示拒绝，尤其力陈其中第二项之不妥。

由于交涉出现上述困难，便决定在北京及奉天两地进行谈判。在两地展开谈判，结果反而给中国方面以拖延的口实，无论在北京或奉天都似乎摸不到中国的真实意图。但是，由于日本方面在两地保持联系，对中国展开猛攻，中国不得不于 8 月 4 日向小池总领事声明撤回第二项。为便于了解中国要求事项的变动情况，列表

如下：

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1月15日 | 期限问题（于北京解决） | | | | | | | | | |
| 3月10日 | 陈相屯问题 | | | | | | | | | |
| 3月11日 | （一）陈相屯问题 | （二）性质问题 | （三）警察问题 | （四）守备兵问题 | （五）安东县土地问题 | | | | | |
| 3月17、18日左右 | （一）陈相屯问题 | | （二）警察问题 | （三）守备兵问题 | （四）查察经理问题 | （五）附属地问题 | | | | |
| 6月24日 | （二）不准改造（陈相屯问题、宽轨问题） | （一）性质问题 | （九）警察问题 | （八）守备兵问题 | （七）查察经理问题 | （四）附属地问题 | （五）安东县土地问题 | （三）车站问题 | （六）购地章程 | （十）运输章程 |
| 8月4日 | （二）（撤回）（但陈相屯问题不明） | （一）同上 | （九）同上 | （八）同上 | （七）同上 | （四）同上 | （五）同上 | （三）同上 | （六）同上 | （十）同上 |

上表内，仅列举中国正式或非正式向日本方面提出之要求，不包括中国向日本透露的意图。

鉴于中国的态度，日本政府早有精神准备，认为以一般手段不能达到目的。因此，6月22日阁议已作出决定。以后满铁会社也采取了强硬态度，屡次催迫政府，7月20日左右，终于决定8月初旬采取最后措施，并逐步着手准备。中国方面已预料到日本的真意，未放松采取对抗步骤。8月4日撤回“不同意改造”一项，即在此种形势下被迫声明的，不过仅仅撤回了这一项，其余的九项仍多数是日本坚决不能容忍的。很显然，日本不能同意。

〔中略〕

8月6日，伊集院公使终于向庆亲王提出最后通牒。据此，日本声明决定采取自由行动，并立即着手动工。这是否出乎中国当局预料，不得而知。但不容忽视，中国当局表现相当狼狈。还值得注意的是，以后中国当局的态度也软化了。经伊集院公使与庆亲王之间书信往返结果，中国不仅表示，按8月4日声明，不反对线路加宽，经由陈相屯问题也不一定反对；而且决定将各项悬案缓办，并准备在奉天协商有关工程改筑问题。但是，中国方面决没有忘记保留有关外交的各项问题，即警察、守备队等问题的要求。

于北京交涉结果，决定从8月11日起，由小池总领事同东三省总督在奉天就改筑工程开始谈判。8月19日订立了有关安奉铁路的备忘录，决定可以正式动工(第四项)；轨距加宽问题，同意日本要求(第一项)；施工方面给予便利(第五项)；陈相屯问题随后协商(第二项)；有关购买土地及其它一切细节，决定从备忘录签字日起开始协商(第三项)。根据本协议，8月19日签字后开始交涉细节。但是，锡总督6月24日备忘录中的十项，除第二项外，又作为提案提出来。由此可知，中国虽同意将其要求和着手工程分开，但并未撤回过去所要求的事项。当日，小池总领事对中国方面上

述提案未表示意见，只答称，待请示政府后答复。此后，日中地位颠倒过来，过去是日本催逼中国，备忘录成立后，是中国催逼日本。

此后转入各个问题的交涉。其一是有关收买铁路用地问题；其二是具有外交性质的各项问题。收买土地问题由满铁会社负责交涉，佐藤奉天公所长同袁金事之间进行了谈判。8月25日开始交涉此项问题，结果决定由满铁方面拟定原案。8月28日满铁拟定购地局办法及购地章程两项草案。当根据该两项草案进行交涉时，8月30日袁金事关于本件提出备忘录草案徵求满铁会社同意。备忘录草案并未涉及收买土地的细则，仅规定了一般原则，其中第二项包含排除日本行政权的规定。佐藤公所长以备忘录草案内含有外交性质的问题为理由，予以拒绝。由此可见，中国并未放弃原来主张，一遇机会即随时提出，企图实现其目的。然而，最终未能全部拒绝中国的要求，9月9日以换文形式达成协议，规定收买土地"专为铁路使用，不作其他使用"等。即中国方面关于本件赢得部分成功。有关购地局办法似乎亦无重大意见分歧，于9月10日遂告成立。值得注意的是，9月11日小池总领事照会邓交涉使，决定由满铁负责交涉"有关决定各车站之位置及用地问题"，对满铁会社的行为赋予了国家性质。至于购地章程，对其中的土地议价，双方意见发生分歧，中国方面有向北京政府请示等情，经过相当长的时间始达成协议，于10月30日宣告成立。

经如上交涉，收买土地问题大致宣告解决，但这决不是全部交涉的结束，尚有外交问题，即〔铁路〕性质、警察、守备队以及安东土地等四项问题。根据条约，日中两国谁的主张正确姑置不论；按8月19日的备忘录，日本已承认将此等问题作为外交问题进行交涉，中国方面当然不会停止追究，日本已处于相当苦恼的立场是不难想象的。特别是9月30日伊集院公使致函小村外务大臣曾提到

还有鸭绿江架桥等各项问题，对此等问题如何处理，显然是十分焦虑的。日本究竟准备如何处理，无任何资料可查；仅仅看到小池总领事曾有过是否就守备队问题进行让步的意向，但外务大臣的意向，据估计是全部拒绝中国的要求。然而，外务大臣的方法，似乎是拖延答复，以实力确保日本的地位。不久，有美国提议的满洲铁路中立化问题，因与此相关，正如明治43年2月5日外务大臣给小池总领事的复电所示，关于此等问题的交涉决定暂停。如上述，日本一方面答应可以进行交涉，一方面又拒绝进行正式交涉，此等问题似乎已被置于不了了之的地步。

满铁会社负责交涉的问题，也在有两个问题未能解决的情况下结束。其一是收买土地的地租问题，按购地章程第二条末段规定，此项需同日本总领事进行交涉。中国方面据此规定提出交涉，但日本予以拒绝而结束。其二是陈相屯、奉天间线路问题，8月19日备忘录第二项规定：随后协商。以后两国委员虽重行商议，但结果意见不一致，满铁会社在未得中国方面同意的情况下，随心所欲地铺设了线路。

上述以外的各项问题，是在实际接触当中出现的问题，即有关警察、关税、内地税等，其中多数以临时协定形式，贯彻了日本的主张。最后还有查察经理委员问题，因为日本起初就同意设置该委员，中国遂于明治42年11月任命了委员，一直履行职务，但明治45年4月中国方面就该委员的职务权限提出章程草案，未得日本同意，在此种情况下，不久该委员销声敛迹，后来双方亦未能对此问题进行交涉。

以上，成为本铁路交涉事项的各问题，结局如何？仅列举如下：

一、铁路之改良

（一）线路加宽　根据备忘录第一条，中国让步。

（二）经由苏家屯　根据备忘录第二条，规定随后协议，但

未达成协议，日本在未得中国同意情况下铺设线路。

二、铁路性质　中国把它当成另一条铁路；日本把它当成满铁支线；始终未取得一致意见。

三、课税问题

（一）所属地地租　根据购地章程第二条，由两国当局交涉决定。中国方面要求缴纳地租，日本拒绝，至今仍未解决，亦未缴纳。

（二）材料关税　明治42年6月21日安东税关函件规定暂免关税，至今未缴。

（三）材料内地税　起初规定免税，但昭和3年吉林省就枕木要求纳税，会社拒绝缴纳而结束。

四、行政权问题

（一）原则　中国方面主张附属地行政权属于中国；日本主张应归日本；未取得一致意见而告终。

（二）警察权　中国方面主张属于中国；日本主张属于日本；原则上未取得一致意见而告终。但根据明治43年4月8日公函声明，至原则问题决定以前，暂时在附属地内不行使中国警察权，以至今日。

五、附属地问题

（一）关于购买土地的协定　订立了购地局办法及购地章程。

（二）附属地范围　根据中国方面要求，日本让步；规定"专为铁路使用，不作其他使用"。

（三）车站及道路　根据中国要求，日本让步；规定"预先同中国官宪协商"。

（四）安东县土地　中国要求返还，日本拒绝，意见未能一致，日本至今未还。

六、守备队问题　中国方面要求撤退，日本不同意，意见不一致，日本至今仍配置守备队。

七、查察经理委员问题

（一）设置　中国要求设置，日本同意，设置了委员；但大正元年后，销声敛迹，以至今日。

（二）有关职务章程　明治45年4月中国方面提出草案，日本未予回答而告终。

八、其它问题

（一）沿线采矿权　根据明治40年大纲与明治42年五案协约达成协定。

（二）减轻运费　明治44年10月商定。

（三）减轻通过货物关税　大正2年5月商定。

（四）国境直通运输　明治44年11月订立协定。

（五）鸭绿江架桥　明治43年4月订立备忘录。

以上系日中关于本件交涉的全部事项。交涉都很麻烦，结果也很复杂。

最后想说明一下，即当时日中间的一般形势。笔者当初想避免涉及此点，但考虑为便于了解本件交涉经过，有必要唤起读者注意。本件交涉前后，日中间达成协定的问题有如下之多。

一、吉长铁路借款问题（明治42年8月18日签订合同）

二、新奉铁路借款问题（同上）

三、法库门铁路问题（明治42年9月4日五案协约第一条）

四、营口线问题（同上协约第二条）

五、抚顺烟台两煤矿问题（同上协约第三条）

六、沿线矿权问题（同上协约第四条）

七、京奉铁路延长问题（同上协约第五条）

八、间岛问题（明治42年9月4日订立协约）

此外，明治42年10月2日订立了锦瑷铁路草合同〔中国与美英资本家〕，明治43年1月21日有美国提议的满洲铁路中立化问题。任何人都必须承认，无论从日中关系看，或从以满洲为中心的国际关系看，都是非常多事的。然而，与解决安奉铁路问题同时，其它各项问题也能得到解决，这在外交关系上是有意想不到的困难。不仅如此，而且在发出关于本件的最后通牒前后，中国发生强烈的排斥日货运动。因此，应体谅日本当局在交涉过程中的苦心。可以认为，关于本件交涉，满铁会社经常采取了急进态度，而外务省则对其加以遏制，尽可能努力采取稳健的措施解决交涉问题。

田中盛枝：《日中关于安奉铁路问题交涉概况》，昭和5年，打字本，第424—449页

## 2 中国人民强烈反对日方在安奉铁路问题上的强盗行径

### 《东方杂志》报道日本强行改筑安奉铁路群众深受其害

安奉路线问题，日人不俟中日两国交涉妥洽，径于六月中旬〔旧历〕强行开工。沿线征发夫役，按户抽丁，不给工食，有不应者即以武力胁迫。所有沿线一带农田地亩，秋禾均届成熟，被践踏刈割者无算，居民咸不聊生。六月下旬，东督饬令承德县杨令带警兵前往禁止。杨令畏而不往。本月初一日，沿线被害农民聚众数千人赴省垣公署陈诉，禀请派员，一面办理交涉，一面即向日人要求损害赔偿。其后又群聚奉天府署，要求索偿日人重筑安奉铁路占去之地亩。东督锡良闻之，遂照会驻奉日领迅偿华人地亩之值，免滋事端。

《东方杂志》，第6卷，第9期，1909年10月，第260页

## 驻奉天总领事小池致小村外务大臣电

(1909.8.14　　第118号)

由于总督饬令管下中国报纸不得刊载有关安奉铁路问题的报道及评论，各主要报纸都保持沉默。但于本月11、12两天，本地一家叫做《奉天醒时白话报》的中流以下人阅读的小报，登载了以《向我同胞大声疾呼》为题的评论，论述了日本在安奉铁路问题上的非法行为，并主张以排斥日货为报复。本官当即提请交涉使引起注意，要求严加管束。交涉使答称：因该报不太重要，故未引起注意，有所疏忽，并表示将对之严加管束。

此件已抄送北京及总督。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第624页

## 驻长春领事松村致小村外务大臣函

(1909.8.21　　第155号)

东京的清国留日学生，给长春的中文报纸《长春日报》社寄来一道有关安奉铁路改筑问题的檄文(如抄件)，邮差投错，将其投给日文报纸。特此奉呈，以资参考。

(抄件)

### 为安奉铁道警告同胞公函

敬启者，安奉铁道问题，久惹各国视线。近者，日本政府以屡次硬索之结果，竟不俟我政府理论，自由行动，恃强兴工，列强变色。不谋抵制，势必各国效尤，隐兆剖分之祸。是安奉一路去而东三省亡，东三省亡而中国之全局危。京釜铁道告成，朝鲜八道之版图属日。韩鉴不远，可为寒心。我父兄亦闻之悚然矣。惟是国势强则抵制在政府，国势弱则抵货在国民。日人既不受我政府之谈判，

公然蛮横以行，计惟有竭全国国民之能力，从事排挤日货之一策。盖地球穷丐之国，日本称最，全恃中国销其货物为一大主〔生〕命机关。曩者，我排美货，美人苦之，竟充〔允〕换虐待我华工之约①。然窃谓美货良，我排之，彼犹可销之世界各国；日货则异样卑劣，万国无过问者，我一不受，彼可立毙，此者日人迩来之所以恐慌，而上年广东一役②，犹有戒心者也。本会由我留学会发起，联合一气，专以呼起排斥各省口岸日货为主；他如，运动路旁华民不作路工，不卖路地等事，亦次第并行。众志成城，誓死力拒，务达事〔夺〕回之目的而后已。特事在内地，非海内各界热心家实力提倡不能有济。今与诸父兄约：

一、各埠商界团体，将一切日货停止收卖，肃清根本，制敌死命；

二、各绅学界发起排日货机关，开会演说，以资一率〔律〕；

三、广劝路旁工人及地主人，不备〔佣〕不卖，同盟一致；

四、全国人严守排日货义务，不歧异；

五、以上数者，必赖各省言论机关造成统一之天职尤重。除派员分途回至各省各埠会商办理并撰宣言书申明一切外，今特飞函敬启，务乞将排斥日货等情，查照上开各法速赐施行，以尽天责，御救国亡，深为公便。

顺颂

时祉

留日各省联合会公启

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第431—432页

编者注：①指1905年因美国迫害中国工人引起的抵制美货运动。

②指1908年因“二辰丸事件”引起的抵制日货运动。

## 驻广州领事濑川致小村外务大臣电

(1909. 8. 25　　第 87 号)

关于安奉铁路问题，当地印发的报纸从未登载何种反对我国之言论，但今日发行的革命党机关报《国民报》，以及自治会机关报七十二〔行〕《工商报》，均刊登了全体中国留日学生寄来的文章。文章说，为了抵制日本政府在安奉铁路问题上的专横行为，我们只有依靠中国全体民众，团结一心，用排斥日货来对付。同时，上述两家报纸在东京通讯中把小村外务大臣的对华外交政策写作是地道的侵略主义。〔下略〕

《日本外交文书》，第 42 卷，第 1 册，第 434 页

## 驻天津总领事小幡致小村外务大臣电

(1909. 8. 27　　第 31 号)

关于此事〔指中国对安奉铁路问题的舆论〕，清政府过去严格执行新闻条例，对各报严格检查，所以，出乎意料，在报纸上未出现过激论调。此事已屡次报告，谅已了解。但在安奉铁路问题发生前后，在当地的我国商人同清国商人之间，曾发生两起关于侵犯商权问题的案件〔下略〕。

其次，前此 8 月 20 日发行的北京汉文报纸上揭载了《为日本预备租界事警告直隶同胞书》的社论，抓住最近在市内出现的我方把专管居留地预备居留地和现定居留地的区分混同为淡红色的事实，舞文弄墨，进行过激的夸大宣传，散布流言蜚语，攻击我国包藏领土野心。另外，如前天以电报禀呈那样，本市报社都收到了署名留日学生联合会的过激文章，要求刊登。作为对安奉路问题的报复手段，大肆叫嚣如下：

一、各埠商界团体，将一切日货停止收买，肃清根本，制敌

死命；

二、各绅学界劝告工人和地主，不当佣工，不卖土地，同盟一致；

三、全国同胞严守排斥日货义务，无有歧异。

本地各报社虽然都收到了上述文章，幸而只有一贯不讲信用的《忠言报》刊登了，其它各报均暂未发表。

总之，本地民众对改筑安奉路第一号方案的激愤之情，虽因北京政府严格执行新闻条例，压制言论自由，而未得爆发；然而，如前所陈，由于今春以来发生过津浦铁路问题，现在已有一些地方居民激动起来，总是想把他们在安奉铁路问题上的余愤发泄到琐碎的问题上。

如上所述，本职考虑最近期间对当地民众情绪要严加警戒，一方面要秘密侦察民心的向背；另一方面于此期间不宜提出伤害彼等感情的问题。

谨此呈报。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第436—437页

## 驻上海总领事永泷致小村外务大臣电

(1909.8.28)

关于满洲问题〔指安奉路问题〕，有六名中国留日学生，近由日本归来，屡向各地劝说，须对我国采取抵制行动。《神州日报》对此极力支援。本地道台及中国方面的商务总会正对此竭力约束。尚祈阁下向中国外务部交涉，促其速向两江总督发出训令，严防肇事，为盼。〔下略〕

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第43页

## 3　日本在鸭绿江中国一侧擅自架桥

### 小村外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909.1.8　　第8号)

机密第145号来函所谈之事，即在鸭绿江上架桥，以连接韩国铁路和南满铁路的计划，早为清国所熟知，现已没有必要特意为此进行商讨。请贵公使于适当时机通知清政府：帝国政府将于本年解冻时，按原定计划着手进行鸭绿江架桥工程，并拟将这座桥梁修建为开闭式的，以利船舶在鸭绿江上航行。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第649页

### 小村外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909.8.27　　第309号)

不言而喻，如欲连接满韩铁路，就必须在鸭绿江上架桥。关于此点，正如机密第35号去文中所述，拟令驻安东领事通知清国官宪。此项工程，目前正忙于在韩国一侧安装桥墩基地工程所需的机械，如天气良好，当由9月上旬开工。因为急需发出通知，不久即将电示驻安东领事，请其处理此项工作，为此相应函告。〔中略〕在清国一侧的架桥地点，预定在南满铁路用地之内。所以，不必重新收买土地。并且为了便利船舶在鸭绿江上航行，拟将此桥建造为开闭式的铁桥。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第650页

### 驻清公使伊集院致外务大臣小村电

(1909.9.10　　第329号)

关于架设鸭绿江桥一事，已以第289号电呈报在案，想必至少在您收阅本职8月28日所发机密128号意见书之前，于鸭绿江清

国一侧是不致有何种设施的。然而，现在收到清外务部来函，声称:“据安东道呈称，日本为架设鸭绿江铁桥，已在韩国新义州建造桥桁四架，在清国侧六道沟地方亦建造桥桁一架，并已兴工。查鸭绿江为清韩两国边界，故架桥一事必由两国商定。然而，日本未同清国进行任何磋商，竟在清国境内动土兴工，不悉何故。倘确系着手架桥，即请贵公使发令停止此项工程。”在清国一侧开工一节，恐系某种差错所致，实在不胜遗憾。因此，我方如不暂行拆除上述桥桁，不照顾清国体面，则架桥工程恐毫无希望达成妥协，并可能被清政府竭力镇压的煽动抵制日货的一派人用作借口，使两国本着妥协精神订立的协约化为泡影。在架桥问题上既已发生龃龉，并已成为两国政府间的问题，本官理应遵照过去指示，谋求征得清国政府同意的手段；但目前倘若犹豫不决，不立即照顾清国体面，惟恐此项交涉亦将徒劳无功。为此请速电令该项工程负责当局，拆除安东县方面的工程。敬请迅即复示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第651页

## 小村外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909.9.13　第350号)

关于第329号及第330号来电复示如下：

帝国政府根据必须将安奉线改筑工程迅速付诸实施的同一理由，希望尽早完成鸭绿江架桥工程。〔中略〕此次竟因意外差错，无端受到清国方面的抗议，错过了发出通知的时机，实属遗憾。但如另电，业已知照统监拆除木架，并已电令冈部将上述情况通知道台，使其转告北京政府。故希贵公使将此时拆除木架一事通知清国，努力消除他们的恶感，并尽力使清国政府从速同意我方着手进行架桥工程为要。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第655—656页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909.9.14　　第335号)

本官已电告冈部如下:

关于修建鸭绿江铁桥问题已成为日清两国之纠纷一事，于当前形势下应尽力避免使其暴露于外界，希望严守秘密。倘你处外界已略有所闻，则暂时设法严格控制报社及通讯员对此进行通讯报道。相信你处对此已有所虑及，但仍愿奉告。

注: 9月15日外务大臣曾以第26号电，电告曾祢统监:“关于此事当严守秘密，并希将此意转达给架桥事务所。”

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第657页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909.9.14　　第336号)

关于第334号去电所谈事宜，业已了解政府意图。本官遵照来电旨意，当即求见梁敦彦，首先按大臣所示说明了架桥之必要。然后说明了一旦着手施工当然要同清国进行商讨；前次接到〔清〕外务部来函，内称〔我方〕业已擅自进行了某种开工设施，本公使闻之不胜惊讶，当即电询政府，政府闻之亦感出乎意料，遂向当地有关方面查询，现已查明实则并未动工，只是为了准备修建，在安东县一侧设置了木架一类之物，用作将来施工之标记。本官称：当事者擅自在清国境内设置与工程有关的设施，即或是用作标记，亦属差错，我政府深感遗憾；为此，政府再次严令当事者，继此项设施之后，万勿进行其它任何工程项目，并令本官向清国政府明确声明此点。梁表示：实际情况是，地方当局已怀疑此项协约之外是否还另有密约，正为此事而抱怨中央政府，当此之际，突然接到兴工架桥的电报，因此便责难中央，认为此事即系密约之结果或与密约有

关，使外务部十分为难；现在听到贵公使的声明，对日本政府的意图业已明了。梁流露出稍为满足之意。于是，本官再次对上述差错表示歉意，然后接着述称：目前改筑安奉铁路的工程正在顺利进行，因此有必要从速着手进行架桥工程；为了能和平解决此事，希望能让安东道台与我方领事进行商讨。梁称，架桥一事亦须考虑当地商民有何想法。本官谈称，对此可以不必担心，据闻地方居民所希望的是架桥不妨碍船舶往来即可；日本政府为满足这一希望，已决定修建一座开闭式铁桥。梁谈称，如是尚可。

本官继续提出，梁在呈报本官对外务部来函之答复时，可否向外务部以公文转告如下事宜，即："对此次差错，日本政府已表明了态度；但安奉铁路工程的进展，要求不日之内开始架桥工程，为此，希准安东道台与领事之间，就有关细节妥为商讨，请将此事饬令道台，并令其给予工程以充分的方便和协助。"梁表示同意，并准备立即发出公文。

从今天的会见来看，梁敦彦对我方的说明是满意的，似乎对架桥一事已无何异议。所以，如对方内部不再发生其它分歧，就有可能出现我方所希望的那样向地方发出指示的良好结果。不过，一旦地方当局有何异议，外务部的态度还是会变的；所以，目前我方还是以不在清国一侧着手何种设施为宜。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第657—658页

## 驻清公使伊集院致外务大臣小村函

(1909.9.23)

本月17日，小池总领事就有关安东铁路问题未获解决的悬案，已将奉天交涉谈话要点向贵大臣呈报，请予训示，并转抄前来。对此，想阁下可能已给予某种训示。现在仅就该案陈述本使管见如下：

清国对安奉铁路性质的主张，作为一种论点无疑是颇为有力的;但是,从根本上看，它主要是作为在护路兵以及警察权问题上立论的前提,它具有作为维护其论点的武器的用意。并且,上述两项问题得出某种结局之后，性质问题在事实上几乎只能流于一种空论;因此,它的重要性只能说是第二位的。(关于安东土地问题,略。)

关于安奉沿线护路兵以及警察权问题,帝国最终的方针,早为阁下所熟虑;但由于清国的主张既顽强而固执,所以时至今日，帝国主要采取了拖延手段,而竭力避免采取正面接触的政策。然而,形势的演变,已不容许继续采取上述政策,从此次小池总领事的呈报中已可明了。目前,清国之所以要求我方认真商讨此等问题,其主要动机当然是,由于在铁路改筑问题和悬案问题上的妥协,使日清关系的局面为之一转，对帝国政府的和解态度增强了信赖的结果。同时,另一方面,近来在我国报纸上散见的,可以了解为,我国政府有意于最近同清国协商护路兵和警察问题的报导，有力地刺激了清国,也是确凿无疑的。此类报导,通常是在以外交消息灵通机关闻名于世的两三家报纸上,以类似一种公告的形式刊登出来。清国当局把它看成帝国政府意愿的反映,是并不足怪的。特别是,与上述悬案联系起来,请阁下要注意鸭绿江架桥问题的现状。事实是，外务部曹君为另电一事来访之际,曾委婉地探听对15日本使照会应如何答复。从他的口吻中已大致可以看出，对方有意使之〔指鸭绿江架桥问题〕与有关安奉铁路的悬案联系起来。当然，本使则尽力使之分离开来。我方对该案原来就缺乏充分根据，此次又由于意外差错〔指鸭绿江架桥工程在中国一侧擅自动工问题〕而遗憾地处于被动地位;因此,清国方面视为奇货可居，企图用来为其所重视的悬案进行讨价还价，此乃必然之理。彻底打破此项策划，仅就我方所希望之点取得满足，实属至难,谅阁下亦所同感。

因此，对小池总领事禀请的各项问题，不待絮言，请阁下从各方面深思熟虑，从日清关系的大局着眼，制定解决方案，则不胜渴望之至。故不惮越俎之嫌，沥陈管见，谨供鉴核。

田中盛枝:《日中关于安奉铁路问题交涉概况》,打字本,第306—309页

## 小村外务大臣致驻清公使伊集院电

(1909.12.9　第423号)

鸭绿江架桥工程问题,因有过去的情由,从鸭绿江中心到清国侧的一段完全陷于中途停工状态。但此后安奉铁路工程却迅速进展,可望于原定计划的明治44年8月以前完成;与此相反,鸭绿江架桥工程则最快亦需于44年末乃至45年才能完成。因此，关于不能再将架桥工程延期一节：鉴于鸭绿江铁桥是达到连接满韩铁路、使其成为欧亚有数的大铁路这一目的所绝对必要,无论如何亦势在必行的实际情况，鉴于不容将此项问题当成同其它问题的交换条件的问题性质,目前,希将此问题与其它问题分别处理，并尽力取得清国政府的同意。而且,此项问题即使取得清国政府同意,因在结冰期中工程亦不能进行,只能向冰上输送若干材料,俟解冻之后再行动工，故希设法使清国海关不在上述材料输送问题上横生枝节为要。

《日本外交文书》,第42卷,第1册,第659页

## 驻清公使伊集院致小村外务大臣电

(1909.12.14　第401号)

关于架设鸭绿江铁桥问题,阁下已有指示,但一味催促对方作复,亦很难得到满意回答,况目前正值结冰季节，事实上亦不可能进行任何工程,只宜等待良好时机。正当接到第423号贵电之际,恰好曹汝霖奉政府之特命视察现场归来,有事来访,本官乃暗中探

询了对方意见。就此事而言，曹之意见即可成为外务部之意见，所以在采取某种措施之前，拟先从该人口中探听一下对方意见。曹表示：作为政府的意见来说，这件事乃系意味着改变清韩两国国境的重大问题；但从另一方面来说，清国政府既已允许日本铺设安奉铁路，那末日本为了把它和韩国铁路连接起来，拟定一项架桥计划，亦属自然；因而清国方面在原则上将予以同意，但我方欲将正在奉天进行交涉的安奉铁路护路军、警察等未决问题也一并解决。可以说，倘若没有安奉路，架桥问题即不会发生，架桥问题和护路军等问题同样都是与安奉路有关的问题。而且就清国方面来说，架桥问题将引起非同小可的后果，亦将予以同意；那末就不能不希望日本方面亦应对清国认为重要的未决问题予以满足。对此，本官坦然答称：关于奉天交涉的一些未决问题，近来曾接到外务部的照会，本官业已及时呈报政府，我方决非有意拖延谈判。这样，本官便把对方所提出的问题推到一边，然后提出贵电末尾嘱咐的关于输送施工材料的问题，述称在结冰季节便于搬运施工材料，希望清国方面予以谅解。曹对此回避正面作复，却谈称：据他个人所看到的，架桥工程正在加紧进行，按照日本的说法，工程只是在韩国一侧进行，所以与清国无关；但是既然在两国国界的江上架桥，事情本身的性质即已决定，不管先从那一侧动工，都必须取得对方国家的同意，就这一点来说，清国政府早就有理由反对日本的作法。

总之，这是清政府在事后经过反复考虑，认识到这个问题的严重性，外务部也觉察到他们过去对本官的答复未免失于轻率的结果。但是，架桥一事业已发展到碍难反对的地步，所以就决定把与安奉路有关的未决问题提出来讨价还价，作为交换条件。他们是经过了一番深思熟虑的，所以他们所持的理由也有些是很有力的。而且，锡良总督在安奉路未决问题上，几乎是不惜以个人去留为赌

注，力争政府给予支持。从对方此种内情看来，本官已无法进一步迫使对方单独解决架桥问题，实属遗憾。所以，正如前此呈报那样，请尽快决定对上述未决问题的方针。关于此等问题只要我方本着和解态度与对方进行商讨，在结冰季节运输施工材料一事，估计随着协议的进展亦能顺利解决。另外，就运输材料有关事宜顺便请示一点，鸭绿江桥是归韩国所有，还是一半归南满铁路所有？如依拙见，该桥以归上述双方所有为宜；如此则运往清国方面的施工材料，可向税关要求按满铁材料同样处理，这样就可以避免过关问题上的一些麻烦。不悉尊意若何，敬请复示。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第659—661页

## 小村外务大臣致驻华公使伊集院电

(1909.12.17　　第426号)

就第401号来电复示如下：

关于安奉铁路的警卫及警察权问题，从目前形势来看，不仅我方难以采纳中国的意见，中国恐也不能遽然撤回其主张。所以，该问题的交涉，可能要经历一段很长的时间。然而另一方面，架桥问题却是迫在眉睫之事，需要在冬季做好各种准备，以便在解冻后立即开工。所以，我们决不容许将此两件事互为交换条件。希贵公使考虑上述情况，根据尽速解决架桥问题的方针，拟出适当的方案送来。来电末尾提及该桥的归属问题，已按全归韩国所有的方针编定了预算及其他，当前不宜更动。希即知照。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第661页

## 锡良、程德全致清外务部电

(1910.3.9)

鸭绿江架桥事，上年屡电大部与日使转商，未能决定。该处韩

岸桥工筑已及半，不日即至我国流域。前饬交涉司与日领声明，此事奉省并未奉有明文，亦未接彼照会，如不先行商允，一至我国境内不得不为禁阻。昨据安东赵道电禀，伊已搬运材料，势将不日动工。复饬司一面告知日领，一面用公文催询。日领允电询伊公使再复。查安奉铁路既允建造，此桥为达韩孔道，势难扼阻；惟鸭绿江国界所系，各国通例，凡火车出入国境必须换车，且须设关稽查，此应先商者一。安奉铁路照约十五年赎回，从江心起至西岸一半之桥身，系在中国境内，应与铁路一体议价收回，此应先议者二。六道沟日人占地太大，安奉沿路兵警至今未撤，前此屡商无效，或借此为抵换利益，此应先商者三。日领既请命伊公使，倘在奉开议必当竭力与商，如或日使至钧部面商，务望将以上各节与之提议，以期内外一致。春融在即，盼早定局，用特奉布。良全勘。

《清宣统朝外交史料》，第 13 卷，第 29—30 页

## 锡良、程德全致清外务部电

(1910.4.7)

鸭江架桥事初一日奉钧部电示由奉磋商。日领先未承认，嗣饬交涉司与之声明，如不商妥将来入我国境，地方官必当禁阻，甫允开议。现据议定条款四项：一、按照各国通例国境换车一事，俟协定满韩铁路联络业务时，彼此妥商；二、允中国在鸭江西岸设关稽查火车，其细则日后协定；三、从江心起至西岸一半桥梁，过十五年后与安奉铁路统归中国赎收，该工费由中国查察员稽核；四、中日两国木牌或船只经过该桥，忽有人力所不及以致损坏桥工，不得责令赔偿。此项细则，应日后协定。各缮中日文两纸，由该司签字互换。至六道沟先购之地，及安奉铁路守备兵并警察问题，据日领声称，彼国政府正在调查，伊当即日归国，竭力设法，俾此事早日就绪，一俟回奉接到政府训令，即当协商，并用信声明。日领现已回

国，除将来仍饬交涉司妥议，随时报明外，合将议定情形，电请钧部查照。良全沁。

《清宣统朝外交史料》，第13卷，第43页

编者注：鸭绿江架设铁桥协定，见《中外旧约章汇编》，2，第656—657页

# 二、吞并大石桥至营口铁路

## 驻牛庄领事濑川致外务大臣林董电

（1906.9.22　　第75号）

铁道提理部目前正从牛家屯向营口市街方面修筑支线。据说，修筑该铁路的理由是：为了运输石材。这些石材，是用于护岸工程和军政署设计的修补道路工程的。车站预定设在军政署经营的营口和牛家屯之间的新市街内。其次，我国陆军官宪似乎主张：军政署收买的营口和牛家屯之间的土地，如不能作为我国专管居留地时，有必要按照安东县我国租界那样，把它作为铁路附属地，而保留警察权和其它特权。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第657页

## 驻牛庄领事濑川致外务大臣林董电

（1906.10.3　　第78号）

贵电第41号已悉。第75号电中所告知的修筑铁路的目的，是为了暂时使用；但由于该铁路占用的地基已全部被军政署收买，使用的材料又全是新购的钢轨和枕木等，所以也可供永久使用。该铁路目前是运输石材，从牛家屯到新市街（即收买地）全长约二英里。此外，为了同样目的，还从牛家屯沿辽河河岸修筑了约一英里的铁路。

同时，营口、牛家屯间的收买地从来就以陆军仓库用地的名义租给了一般居留民。与仓军政官有过下述意见，即陆军战时虽然有时利用该土地，但平时则完全不用，所以打算在军政撤销后，按

一定条件把它移交给营口居留民会。不过，以上军政官个人的意见，尚未同其它陆军官宪进行充分磋商。

再者，护岸工程已经在我国收买地前面的土地上开始施工，随后还计划在外国人所有地前面的土地上普遍施工，目前已经着手。

细节当随后函告。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第659—660页

## 驻清公使林权助致外务大臣林董电

(1907.4.25　第146号)

据莫理逊来馆谈称：唐绍仪同两三位外国公使谈话时，曾断言营口到大石桥的铁路应该拆除。据闻美国公使已将此事报告政府，使一部分人产生了如下的错觉，即日本为了大连的繁荣，可能愿意拆除该铁路。本官答称：帝国政府丝毫无意拆除；在北京谈判时，清国代表曾提出此项问题，经我国全权代表反对，对方已撤回提议，最近清外务部函又提及此事，我方认为并无认真讨论的价值，所以未加理睬。在本官看来，拆除该铁路就等于从根本上否定了作为铁路附属地的营口新市街的存在，正因为如此，清国方面才有了上述想法。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第383页

## 庆亲王致日本驻清公使林权助照会

(1907.11.28)

准东三省总督、奉天巡抚咨开，据奉锦山海关道蔡绍基呈称：闻日本车站拟由牛家屯往青堆子迁移，先拟利用南青堆子已成铁道，作为改良车站之举；嗣因相距河岸与市廛较远，遂决计由原车站迤南侯家油房起，拟接修轨道直至青堆子三井仓库附近止，将来即以此处为新车站，以期交通便利。现虽布置，尚未兴工，勘其现

定路线，立有标木一百零四根，核计长约五华里。查中俄续订铁路合同第三款内载：东省铁路公司为建造南满洲铁路，需用料件粮草，运载便捷起见，准其由此路暂筑枝路至营口及隙地海口，惟造路工竣、全路通行贸易后，公司应遵中国政府知照，将诸枝路拆去。总之，自勘定路线拨给地段日起，一过八年必定拆去，等语。则牛家屯一段铁路，据约本在应拆之列，更何能再将车站迁移至青堆子地方。请咨部照会日本驻京大臣转饬禁止，等情。并准北洋大臣咨同前因。本部查日本在营口购买民地，开辟新市场，前准贵大臣照复，指新市街为铁路附属地。本部当以营口枝路应按照中俄铁路合同第三款，自勘定路线拨给地段日起，一过八年必定拆去办法，以该枝路本在应拆之列，更何有此铁路附属地，不应擅自定购地段，等情，照会贵大臣饬遵在案，迄今未准照复。现该铁路公司又思迁移车站，殊与条约不符，相应照会贵大臣查照本部历次照会转饬禁阻，并希见复为要。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第387—388页

## 驻清公使林权助致清外务部函

(1907. 12. 16)

敬启者，贵部从贵国地方官宪处闻知南满洲铁道株式会社已制定一项计划，拟将营口支线由牛家屯延至青堆子，遂于上月28日发来照会，内称延长该路系违反条约云云。内容尽悉。

查拆除营口支线一事，在前年关于满洲问题的日清会议上，贵国全权代表曾依据中俄东清铁路续约第三条提议拆除。是时，我方全权代表已阐明难以同意拆除的理由，并表示不能承认。然而，贵国政府今又反复提议拆除，蓄意造成该地交通不便，不顾损害公共利益，本公使实难理解。本公使并不清楚南满洲铁道株式会社有无贵函所述之计划以及是否拟予实行，但即或此项计划属实，亦

无非是为了将牛家屯为止的营口支线使之更接近营口，而将其展修至青堆子。此乃属于营口支线范围内的事宜。该线初建时，只差五华里而未及营口倒是很奇怪的。本公使希望贵国政府能考虑上述情况并为便利交通起见，再行详察。特此照复。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第388页

## 驻清公使林权助致外务大臣林董电

(1908.3.18　第86号)

本职已向驻牛庄领事发出下开复示，敬请转致满铁，以供参考。

关于展修营口支线问题，清政府已根据当地官宪报告提出抗议，故收买土地事宜，应尽量秘密而又机敏地进行。即使万一清国官宪提出异议，亦应不加理会，一意完成收买工作。须知一旦收买完毕，则清国官宪之不满亦将毫不足惧，而欲使清政府同意收买土地，却毫无希望。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第624页

## 驻牛庄代理领事高桥致外务省政务局长山座电

(1908.3.19　第18号)

敬请将下述事宜转达洼田领事：

贵官电询〔满铁〕冈部理事能否用买方原定款额收买铁路用地一事，已敬悉。

最近，本地道台在我方预定收买土地之地区附近，业已密令清国土地所有者，不许将土地售与日本方面。因而如再拖延时日，恐将永远丧失收买土地之机会。现在即使价格稍高，亦应毫不犹豫地尽速收买，为此估计共需25—26万日元。天春已为此事前往大连满铁总社，请求增加拨款。烦请贵官亦向后藤总裁进行交涉为

盼。〔后略〕

《日本外交文书》,第41卷,第1册,第624页

## 驻牛庄领事洼田致外务大臣林董电

(1908.5.15　第30号)

满铁之营口新市街车站用地，业已大致收买完竣。但会社似乎担心此事将给新法铁路问题火上浇油,对动工修建颇为踌躇。查修筑新法铁路，可能是将其与新营铁路连接起来以期营口繁荣。果真如此,则将车站移至营口港正适合其目的,并无任何利害相反之处。且既已收买完竣,则均属铁路用地,会社在其用地内迁移车站乃是会社的自由，清政府并无过问之理。故本官认为可以迅速动工,但不知满铁会社所顾虑的上述情况是否存在,敬请复示。

《日本外交文书》,第41卷,第1册,第625页

## 驻牛庄领事洼田致兼外务大臣寺内函

(1908.7.17　第19号)

南满铁路牛家屯车站距现在的营口市场四英哩以上，内外商人在商业上甚感不便。时至今日,新奉线已归入清国手中,清国铁路已能从奉天到营口实行联运。满铁的营业勿庸赘言，即从维护我方权益考虑,亦应迅即将我方铁路展修至营口,以便利商业和抵制河北线的竞争。去年以来曾数次密陈此项意见，同时还曾向后藤总裁和满铁会社其他要员进行申辩。该会社亦认识到其重要性,从今春以来即着手收买车站用地。今年5月,本官于归任途中路过大连曾与田中理事会见。当时该理事谈称: 已经规定营口新市街和车站用地的收买程序,随时都可开工,惟因目前日清两国之间发生新法铁路问题,如果遽然开始迁移牛家屯车站,将会助长对方在新法铁路问题上的气焰而酿成严重事态。因此，后藤总裁考

虑，于新法铁路问题获得解决之后再行动工较为安全；为此曾向政府呈称，现在正等待政府指示，如政府认为无妨，我社即行动工。关于此点，彼亦曾请求阁下尽量协助了解政府意图。本官了解了上述情况，于归任后即行调查清国人和外国人对收买土地和迁移车站等方面的意向，于5月15日曾以第30号电上陈。同月18日接到第21号贵电复示。同月25日又发出第33号电，现正等待复示。本来用公正的眼光观察，此事与新法铁路纯属毫无关系，而且将此视为“延长铁路”，在提法上亦稍欠妥当，其实无非是转移车站而已。铁道会社在根据合同收买的土地范围内，从甲地至乙地，从乙地至丙地迁移车站，不仅在条约上无任何不妥，而且完全符合门户开放原则。〔中略〕现在满铁会社已购完必要用地仍不动工，使内外人士甚感怀疑，更有一些外商正等待会社动工时改善营业设备，但由于我方迟迟不动工而流露出某种不满情绪。鉴于如上情况，清政府如果表示异议，即系妨害世界公正之通商发展，因此彼将很难得到有识人士的同情，而我方亦不难据理驳斥其妄言。该站在我方铁路收益上是居第一位或第二位的，如被蹂躏将对铁路营业带来不小的损害。因此，争分夺秒，速迁车站，完成各种设施，加强其地位，是十分重要的。特请就此进行审核，并赐复示。尤其是根据过去的处理经过，如必须使之与新法铁路问题结合起来，请将有关详细情况示知，以便参考。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第625—627页

## 驻清临时代办阿部致小村外务大臣函

(1908.10.3　　第107号)

去年年底，清政府得知南满洲铁道株式会社拟将营口支线由牛家屯展修至青堆子，故于光绪33年10月23日致函林公使提出抗议。〔略，如上〕上述经过，去年12月18日林公使已以第144号

密函报告阁下。其后，清政府于今年1月30日又以甲号抄件照会林公使。〔略〕然而，当时正值满铁会社为展修铁路而计划收买用地，可以说，为了避免清政府的注意与妨碍，不得不暂时中断了一切函件的往复。但是，正如日前匆匆致电阁下，清国最近又就此发来照会〔略〕，看来必须作出某种回答。不知可否仍按去冬林公使回答的意旨再请对方考虑。据闻最近帝国政府正在商讨与南满铁路有关的各项问题，如果属实，当然会对此事有卓越的见解。尚希就此赐予复示。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第627—628页

## 日本政府关于大石桥——营口铁路问题的阁议决定

(1908.9.25)

大石桥——营口铁路的修筑权，本来是俄国以输送筑路材料的名义获取的，条约所规定的拆除日期已到。但是，只要满洲南部有南满铁路干线存在，该干线就自然有必要接通海口；而该海口亦非常明显，除营口外别无它处。所以，时至今日，该线根本不应拆除。特别是归还东三省条约〔即中俄交收东三省条约〕第四条规定：日后计划在营口建造桥梁时，须事先由俄清两国协商。这表明清国早已料到大石桥——营口线将长期存在。因此，帝国政府认为，必须根据上述事实向清政府说明，营口支线实在不应拆除，以便使其同意继续保留该支线。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第687页

## 驻牛庄领事太田喜平致小村外务大臣函

(1909.10.14)

早已成为悬案的将本地满铁线路展修至新市街一事，由于日

前签署的日清协约，终于获得解决。满铁会社也决定着手此项工程，已交由本地承包商人加藤定吉进行。他大约以一万二千日元的价格承包了修建新线路以及临时车站的工程。本月1日已开始动工，预定于11月10日竣工。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第675—676页

## 大石桥——营口铁路交涉经过

(1910.3)

南满铁路的大石桥至牛家屯支线，最初是俄国为迅速运送修筑东清铁路的各种材料和粮食而铺设的，根据条约保存期限为八年。明治40年11月下旬，清政府闻知南满铁道株式会社拟将该支线从牛家屯延长到营口新市街附近的青堆子，便按照东清铁路续约第三条向驻清国公使提出如下抗议：该支线应该拆除，决不能延长。对此，明治40年12月16日该公使答称：当有关满洲问题的日清会议之际，清国全权委员曾按照东清铁路续约提议拆除该支线，但我方全权委员于申述碍难同意的理由之后，未予承诺；而且，把所谓的延长计划即或当成事实，也毕竟是把该支线进一步接近营口，仍属营口支线范围之内。因此，鉴于上述事实并为便利交通起见，希望清国政府再作考虑。其后，明治41年1月30日，清国政府再次送来照会，声称：北京会议当时，清国全权委员并未同意日本全权委员的主张；同时援引关于满洲问题的日清条约第二条的规定，要求拆除该支线。当时，南满洲铁道株式会社正为牛家屯以南的延长线，执行收买地基计划，为迴避引起清国的注意和妨碍，对上述照会未作任何答复。在此期间，继续执行收买地基计划，至同年4月几乎买完全部预定收买的土地。

然而，当时正因新法铁路问题导致舆论哗然，政府认为实施该延长工程尚非时机，暂未着手施工。同年12月，清国政府又发来

照会，重复前次抗议要旨，声称："在该地区已画妥路线，购买了沿线中国人全部土地，并即将开始施工。因此，按照清日条约第二条及东清铁路续约第三条的规定，请转饬禁阻为要。"然而，大石桥、营口支线是南满铁路干线与渤海海口连接的线路，只要该干线存在，就有与该海口连接的必要。很明显，该海口除营口而外，别无它处。现在如果拆除该支线，不仅根本不应该；而且，根据归还满洲条约〔指中俄交收东三省条约〕第四条规定：将来计划在营口架设桥梁时，事前须由俄清两国协商，这表明大石桥营口支线已预定永久保存。因此，41年9月，帝国政府决定对清重要问题处理方针时，即根据以上事实，决定向清国政府申述不能拆除营口支线，以便使该政府同意保留该支线；并训令新任驻清伊集院公使，按上述方针同清国政府进行协商。12月28日，在第一次会议上〔指东省五案交涉会议〕，驻清公使对清国委员说明了保留该支线的必要。对此，清国委员从条约上论述了拆除是理所当然，同时提出如下主张：即清国所希望的不在于铁道本身的拆除，而主要在于清国作为主权国家，为适应便利交通和经济上的需要，必须自主地采取措施，而不能听任日本的独断行径。对此，驻清公使以该铁路系南满铁路的支线为理由，请求无论如何按现状将它保留在会社手中；42年2月6日又提出备忘录请求保留该支线，并提议将现在的终点站牛家屯站向接近营口市街方向延长。

然而，3月22日清国政府拒绝了我方提议，声称：营口支线须按现有条约予以拆除，否则，可按北京会议时清国全权委员的声明，作为清国自行修筑的线路；与此同时，提议将全部悬案提交国际〔指海牙国际法院〕仲裁。8月初重开谈判。同月7日，清国提出备忘录，同意将大石桥、营口铁路作为南满铁路的支线，在南满铁路期满时一并归还清国。此外，驻清公使还迫使其承认延长线。结果在8月16日会议上，清国委员要求待通过营口道台征询当地

商人意见后再行答复。在21日会议上，对于此案和京奉线车站展修至奉天城根一案，大体上都同意了我方主张。在26日会议上，最后按我方提案进行协商后，如协约〔东三省五案条款〕第二条规定，达成了协议。

日本外务省档案胶卷，P 10，P. V. M 2，第2193—2203页

# 三、攫取吉长铁路经营权

## 1　利用新奉铁路讹取吉长路权

### 日军擅自修筑新奉轻便铁路经过

新奉轻便铁路是现在的奉山铁路的一部分，也就是连接新民屯和奉天的铁路，所以它和现在的从北京经山海关到奉天的旧北宁铁路的修建经过是有关系的。

1876年(光绪2年)，由英商怡和洋行经手修建的从上海到吴淞的中国最初的铁路(这条铁路原来也是轻便铁路)，在群众拆毁路轨、把机车扔进长江、高呼快哉的骚乱之中葬送了。但是紧接着，为了开发华北煤矿，清朝的大官，尤其李鸿章等人，认识到了运煤铁路的必要，于是为了开发唐山煤矿，首先具体实现了修建运煤铁路的计划，这就是由轮船招商局经手修建的从唐山到胥各庄的七英里的铁路。中法战争之时，在1884年(光绪10年)遇到了运输军队的困难，由于军事上的需要，清朝当局越发痛感铁路的重要性。因此，李鸿章于1886年(光绪12年)设立了开平铁路局，收买了上述从唐山到胥各庄铁路，并把它延长到芦台。第二年1887年，计划延长到天津，并打算把该公司改称为中国铁路公司，资本增加到一亿两。但是，此项资本仅靠在清国国内是募集不到的，于是从英国汇丰银行借入一百万两。靠这笔借款，在日清战争之前修通了北起昌黎南到天津的铁路。接着，1893年(光绪19年)把北宁铁路修到了山海关，为把工程进一步向关外伸展，当年春天从英国得到材料和资金，并修完了到锦州的一段，正当锦州到营口之间的工程即将开始时，恰好遇到日清战争，因而只好把工程暂时停

顿下来。

然而，在这次战争中清国失败了，不得不支付大量的赔款，因而财政方面陷入极端穷困的状态，需要有新的财政来源。这就是说，由于同已发展为现代国家的日本作战，迫使清政府不得不应急设立各种机构，结果使战后清政府的财政，在败战的疲惫上面又添加了以现代化为目标的各项建设，岁出一跃而上升到接近三亿两，再也没有支付对日赔款的余力。

乘机而入的是俄法两国和英德两国的两股势力。这时各国都已伸手试行向清国提供资金，而俄法两国通过巧妙的秘密活动，在1895年(光绪21年)7月6日，以俄法银行团的名义，订立了四亿法郎的大借款合同，取得了海关税作为担保。英德两国与其对抗，当1896年2月清政府支付对日赔款时，汇丰、德华两银行出借了一千六百万镑。第三次支付赔款时，英德又抢在俄法之前贷了款。这些战后借款，正是以积极态度向清国提供贷款的开始，它成了逐步转化为各国在中国的利权，特别是铁路利权的根源。俄国在第二年即1896年9月8日，根据关于东清铁路修建与经营合同〔即合办东省铁路公司合同章程〕，获得了东清铁路的修筑权，摆出了准备在满洲从北到南伸张其势力的架式。英国为了同它对抗，1898年使令中英公司与清政府签订二百三十万镑的借款合同，依靠这笔借款在极端积极的意图之下策划了修建〔北京〕向关外延长的铁路(注一)。但是，俄国认为该合同侵害了自己的势力圈，向英国提出了强烈抗议，竟至造成纠纷。结果1898年4月2日在彼得堡签订了英俄两国关于清国铁路利益的规定，对两国在中国划分势力范围做出协定，于是在满洲修建铁路便属于俄国的势力圈了。不过，只有〔北京〕向关外延伸的铁路仍算做英国的既得权益，如下文所载，在英俄两国关于清国铁路利益的规定的追加公函中仍允许继续修建(注二)：

斯科特男爵致穆拉维夫函

关于划分清国铁路修筑和经营方面的出让范围一事，作为今日换文的补遗，约定：在本追加公函中，载入以前中国政府自中英公司代理者香港上海银行借入修筑资金契约中已达成的关于山海关至牛庄铁路的协议。

按照本文件所确立的一般规定，丝毫不侵害根据上述借款合同所取得的权利。至于清国政府，为了监查该路的修筑和修筑资金的支出，可任命英国人技师一名，欧洲人会计员一名。

但这一事实不能认为是用以构成一种所有权或外国监督权的。这条铁路仍然是清政府监督之下的清国铁路，按规定不得典押或移让给清国以外的公司。

至于小黑站到新民厅的支线，除上述限制外，约定由清国自行修筑，令数名欧洲人（不必须是英国人）技师进行定期的视察，验证工程是否合乎要求。

本特别协定当然丝毫不妨害俄国政府在它认为适当的时候，赞助俄国臣民或公司的下列请求的权利，即请求出让贯通从满洲干线开始向西南方向以新民厅和牛庄为终点的可铺设清国线路地区的铁路。

这样，奉山铁路就依靠英国资本由清国进行了修筑。不过把这条铁路从新民延长到奉天，需架设辽河铁桥。但是俄国不喜欢处于英国势力下的这条铁路延长到新民屯以东，特别是从军事方面的理由反对在辽河架桥。因此，只把架桥工程除外，于1899年开始了营口支线和新民支线两条路线的延长工程。这时由于偶然爆发北清事变〔指义和团运动〕，工程受到很大障碍，但不知道是由于该事件工程中断了，还是虽然受到破坏对工程并未带来妨碍，反正是由于此次北清事变，俄国把山海关以东的铁路和营口支线全

都占领了。至于俄国此次占领的一切情况，也不明了，但不久俄国根据 1902 年 4 月 8 日于北京签订的满洲归还条约〔交收东三省条约〕，约定把山海关以东的铁路和营口支线归还清政府。该条约重要之处如下：

大俄国国家允准将自俄历 1900 年 9 月底，即华历光绪26年闰 8 月间起，被俄兵所占据并保护之山海关、营口、新民厅各铁路交还本主。大清国国家允许：

一、设有应行保护该铁路情节，则专责成中国保护，毋庸请他国保护、修养，并不可准他国占据俄国所退各地段；

二、修完并〔修〕养各该铁路各节，必确照俄国与英国1899年 4 月 16 日，即华历光绪 25 年 3 月 19 日所定和约，及按照 1898 年 9 月 28 日〔应为 10 月 10 日〕，即华历光绪 24 年 8 月 25 日，与〔中英〕公司所立修该铁路借款合同办理，且该公司应遵照所出各结，不得占据，或借端经理山海关、营口、新民厅铁路；

三、至日后在东三省南段续修铁路，或修支路，并或在营口建造桥梁、迁移铁路尽头等事，应彼此商办；

四、应将大俄国国家交还山海关、营口、新民厅各铁路所有重修及养路各费，俄国因此项未入大赔款内，由中国国家与俄国国家商酌赔偿。

就这样把山海关以东的铁路和营口支线，归还了清国。当年 9 月 22 日，签订了俄国移交山海关——新民屯——营口间关外铁路协定〔交还关外铁路条约〕。根据该协定，俄清两国之间实际做了移交。其后，京奉铁路（由北京到奉天）由新民屯向东延长的计划，不知为何原因并未进行，就是说，到 1904 年 2 月日俄战争爆发为止，该铁路的延长并未实现。

直到日俄战争开战后已进入第二年的 1905 年（明治 38 年）7

月中旬，始终从事修筑安东县到奉天间轻便铁路工程的以井上仁郎为指挥官的临时铁道大队，这时转属于满洲总兵站监的管辖之下；按照总兵站监的命令，决定修筑从新民屯经法库门到小塔子(奉天)这段内〔似为从新民屯经小塔子到法库门(奉天区段内)〕的轻便铁路。于是当年7月15日临时铁道大队停止安奉轻便铁路的修建工作，将其移交给临时军用铁道监部，并在同一天从满洲总兵站监部接受了这项工作。从此临时铁道大队为了执行新的任务，准备立即向奉天转进，但因该大队必须携带很多笨重器材，加以适逢满洲雨季，河水泛滥，道路泥泞竟没车轴，结果前进被阻，大约用了一个月才陆续集中到奉天。

于是，该大队先令测量、电讯、建筑各班出发，令其为巨流河到小塔子间的工程做开工准备。当时，该大队所使用的一切器材，均不可能利用辽河水运和关外铁路运送，由于这个缘故，必须忍受不便，先卸到大连或营口，从这里向奉天集积，然后输送到新工程动工地点。

这样，该轻便铁路的修建工作就由该铁道大队开始了。但是，该轻便铁路，在这以前，明治38年3月20日前后，根据大本营和总司令部的希望，已由第一师团后备工兵第三中队和补助运输一队经手，使用由大本营运到的轻便铁路材料，开始了修建。当年4月11日完成了马三家子到老边之间的工程，接着又完成了奉天到马三家子之间的工程。4月19日奉天到老边之间，4月30日奉天到辽河左岸的整个区段，开始了手推式轻便铁路的运输。因而所谓的7月下旬由临时铁道大队着手的工程，原来就是为把这条手推式轻便铁路改成机车式轻便铁路的工作。

为了加快工程进度，井上中佐在那里把从修筑手推式轻便铁路以来就从事该项工作的运输队加到自己所率领的大队里，结果在8月下旬就达到了无阻地运输材料的程度。接着，从9月1日

起，用新式军用铁路双合机车一辆，挂着手推式的货车，和手推运输并用，开始在奉天到辽河左岸之间运行。

但在9月8日日俄两国达成和议，因此之故，该大队接到了必须停止巨流河城至小塔子的工程的命令。

这样，虽然临时铁道大队的新计划没有完全实现，但从奉天到新民之间的机车式轻便铁路，已大致完成。并且在恢复和平之后，由该铁道大队经手，完成了该轻便铁路的路基工程和辽河架桥工程，等等(是从明治38年11月到明治39年1月下旬左右)，才算修通了通往华北的主要交通线。

注一：华北的京山铁路及其关外的延长部分，都是由英国经手修筑的，工程进展年代如下：1893年修至山海关，1896年修至距山海关四十英里的中后所(现在的绥中)，1903年修至新民。

注二：俄国仅对关外铁路的延长线，承认是英国的既得权益，其基础是根据1898年6月9日英清签订的北京、牛庄铁路借款预备合同和当年10月10日签订的山海关、牛庄铁路借款合同。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第五章，第二节，第三项，第1—18页

## 日军供述偷偷摸摸筑路情况

这实际是由我〔藤田〕建议铺设的〔指新奉铁路〕，并参加了实际工程。

首先是铺设轻便铁道，进行大约九英里的工程。然而当时新民屯是局外中立之地，不容轻易下手，但不允许犹豫不前。“不管怎样，干完再说”，于是搜集材料，开始工程。惟恐招致物议，当然不可能穿着军装，只好在制服上面套上中国长衫，并且主要趁着黑天作业。这样总算是有了眉目，眼看铺到巨流河，可是河那边怎办呢？经过研究，决定由后备工兵中队把轻便铁道架设到河东。

由于后备工兵一中队答应架设到河东，西边的九英里左右决

定由我们来搞。仅仅九英里，并且是轻便铁道，这真是没啥——人们可能会这么想，但是，中立地带这东西很难使你提高效率。本来认为工程干的很慎重很准确，但是早晨起来一看，竟把轨条安放在莫须有的地方；原来以为是笔直的，实际却变成了横敧竖歪的。于是又不得不在白天偷偷地去把它修正过来。

好容易修到车站附近，又碰上了困难问题。当时英国资本大量渗入，英国人极为活跃，车站用地是在它的势力圈内。能因此而退缩吗？真是大伤脑筋。虽然是车站用地以外，但也只好铺设在颇为接近车站的地点。这也遇到很大困难，必须在夜里偷偷地去把道叉子弄好，有时为不弄歪而煞费苦心。但总算完成了九英里工程。这就是新奉铁路之由来。

藤田顺：《黑夜里修筑的新奉铁路》，《满铁侧面史》，第266—269页

编者注：这是一篇回忆录，翻译时有所删简。

## 关内外铁路总办致督办呈文

(1906.2.13)

敬禀者，窃职局据关外新民府工程司函称：由新民府至沈阳一路，于上年腊月日本人在新民府附近地段竭力培垫土方，约足敷宽轨所用。虽地冻掘土匪易，然竟不惜重资雇工赶垫，是何用意，局外者无从揣测。查日人于日俄有事之时所修由新民府至沈阳之小铁道，现亦于上年腊月十一日开行汽车〔火车〕，来往共开四次，每一人搭车由新至沈，无论中途下车，均收车费一元，且运送货物，等情，前来。职局查中日议订东三省条约，系上年十一月二十六日彼此签印，该日人培垫宽轨土方与开行汽车，运送客货，似均有意经营商业，且在订约以后有此举动，未识合否。兹据禀称前情，除禀督办大臣袁鉴核外，理合禀陈钧闻。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第675页

## 庆亲王致内田公使照会

(1906.2.25)

为照会事：顷准北洋大臣电称：闻日本军队在新奉现筑土方，系备三尺六寸宽轨，与旅顺相接，专与军路运用，路成即将小铁轨撤回，不复拆售，中国自造之路，应俟该路撤队〔兵〕后，方能开议。查去冬议约时，与小村大使、内田大臣议定，新奉军路由中国买回改造，此外军路随兵撤拆，系指已成三路而言。未成者尚须买拆，断无添造之理，日人亦无造路之权。现正议与日人商订新奉东借款造路合同，与撤兵事初不相涉，而日人擅修三尺六轨，与旅接通，谓俟撤退后方能商办由我自造，是废弃原议，将来交涉用何依据，应如何办理之处，即请照会日本驻京大臣查照见复，等因。查中日两国全权大臣议约时，声明新奉军用轨路，由两国政府派员公平议价售与中国，另由中国改为自造等语。此段轨路，本系中国自主之权利，况两国议约，业已订明办法，自应由中国政府主持一切，贵国军政官何能别生枝节。兹准北洋大臣电称前因，日本军队任便改变办法，实与原议大相违背。相应照会贵大臣转达贵国政府即饬军队将修轨接路等事速行停止，按照原议会商办理，并希见复为要。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第675页

## 日本驻华公使内田致外务大臣西园寺函

(1906.3.17　机密第28号)

关于此案，中国政府曾提出抗议，本职经请示后业已答复称：在驻军期间，因运输军需品等而修筑必要的设施，是不得已的；帝国政府同意在撤兵结束时按照中国政府的提议开始进行充分协商。关于此案反复交涉的详细情况，已于本月3日以机密第23号

函报告在案。此次中国政府根据袁世凯意见，又提出如附件的照会，内称：北京条约会议记录中所载各项约定，除已保留待撤兵后办理者外，其余各节均应和本条约及协约同样从签字之日起生效。因此新奉铁路问题的协议应立即开始履行，勿须等待撤兵，故请日本政府即饬停工，并迅速派遣委员同中国派遣之委员梁如浩协商。对此，是坚持主张除非撤兵后不能商谈此事，抑是提出满足我国撤兵前所需的适当条件同意开始协商？不知何者有利，请详加审议并同有关当局联系后，鉴核示遵。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第676页

## 日本外务大臣西园寺致驻华公使内田电

（1906.4.14　　第75号）

关于3月17日机密第28号来函，根据最近的协定，帝国政府当然应将新奉铁路售与中国政府；但因该铁路系专供军事使用的军用铁路，故在我国从满洲撤兵结束以前，仍有必要加以维持。因此，关于出售该路一事，非至撤兵以后不能开始商议。请按此意答复对方。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第677页

## 日本外务大臣林董致驻华临时代理公使阿部电

（1906.5.31　　第103号）

据当局收到的确实可靠情报称：在吉林已组成吉长铁路公司，该公司的目的是修筑吉林、长春间铁路，全部由中国人组成，并已选出总办、副总办，工程材料亦运到预定线路附近，据闻日内即将开工。此乃严重违约行为，希同中国政府交涉，使其立即停止上述计划。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第666页

## 日本驻华临时代理公使阿部致外务大臣林董电

(1906.6.1　　第128号)

关于第103号贵电之事，本职今日前往外务部，适那桐等不在，乃面见唐绍仪，按来电所示提出抗议。唐绍仪答称：因为原来两国约定，北京条约会议录应全部严加保密，故中国政府未将吉长铁路协定通知给吉林将军，因而吉林将军为实现其从前的中国自办该铁路的计划进行了准备。特别是又恰遇俄国方面向吉林将军要求该铁路修筑权，将军便以自办为理由予以拒绝，更加速了修筑的准备。但外务部了解此事后，已训令吉林将军：此事违反中日协定，应立即停止；同时，还寄去了该协定抄件。该将军已答复称遵照执行。材料采购委员已返回吉林。中国决不再着手该项工程。唐绍仪还谈到，俄国公使曾经询问是否已准许日本修筑吉长铁路，当时答复称并未准许，关于满洲问题，除北京条约外，日中两国别无其他协定。在谈话过程中，唐绍仪还进一步说明，既然会议录属于秘密，不应公开，而且中俄之间又有上述问答情况，因此日后拟由日中合办修筑吉长铁路时，我想两国有必要签订一项可向社会公开的特约，据此特约合办修筑铁路，既可保守会议录的秘密，又能防止他人置喙；这虽然只是我个人的意见，但我可同庆亲王及同僚等商议。因此，唐绍仪希望本职通知日本政府予以谅解。

《日本外交文书》，第39卷，第1册，第667—668页

## 日本外务大臣致驻华公使电

(1907.1.15　　第8号)

第339号来电已悉。政府对新奉铁路和吉长铁路问题，已大致订出下列六条方针。望贵官能在适当时机遵照下列方针，与清政府开始谈判。再者，从柴田的来电中亦可看出，清国官宪似乎正

在继续进行修筑吉长铁路的准备工作，望贵官能设法向清国提议，帝国政府有意在最近的将来即开始商议该铁路问题，务使清国地方官宪勿违反北京协约的规定企图修筑该路。

一、希望能将出售新奉铁路的问题与向该路及吉长铁路贷款的问题一并解决。因此，即使买卖新奉铁路的交涉已经完毕，在未解决该二铁路贷款问题之前，实际上还不应结束此项交涉。并且，即使全部交涉结束，亦必须在4月撤军完毕之后，才能实际移交新奉铁路。

二、新奉铁路的出售价格，定为332万日元。其中包括铁路电讯(普通电报除外)架设费14,800日元。

三、清政府收买新奉铁路后改筑该路时，应将路轨改为标准轨距，并使该路在奉天车站与南满铁路接轨。

四、根据会议录规定，新奉铁路辽河以东部分，应由我方供应改筑费的半额。但该改筑费的款额可能很少，如仅由我方供给其半数，则实际上难以取得实权。因此务必使清政府同意由我方借入辽河以东铁路所需全部款额的一半，换言之，即辽河以东铁路的收买费、改筑费以及改筑后的周转资金等总额的一半。

五、凡应由我方供给的新奉铁路和吉长铁路的资金，应全部由南满洲铁道会社贷给。但为贯彻第一项意旨，帝国政府应领得的新奉铁路售款，实际上可不必从清政府领取，立即结转为南满洲铁道会社供给的资金。

六、借款合同当然应准据关内外铁路与中英公司所订合同签订。但我方给予的贷款，并非向一般人出售〔借〕者，而是由南满铁道会社包办贷予者，故该合同应依此而做若干修改。

(附件)

## 关于新奉及吉长铁路问题

### 1月10日阁议决定

清政府有迹象拟在最近就收买新奉铁路问题同帝国政府开始进行交涉。而帝国政府也有必要对修筑吉长铁路问题，尽速与清政府协商，以确保我方的利权。因此，清政府如要求收买新奉铁路，帝国政府应同意其要求，并按下列条款开始谈判，这是最为有利的。惟新奉铁路的实际移交时期，看来以尽量延至明年4月撤兵以后为宜。

〔下略〕

《日本外交文书》,第40卷,第2册,第336—337页

编者注:附件阁议决定删略部分与正文中所列项目内容相同。

## 日本驻华公使致外务大臣函

### (1907. 3. 1　机密第24号)

关于新奉与吉长二铁路问题，蒙阁下于1月电示其基本方针称，希望将出售新奉铁路问题与向该铁路及吉长铁路贷款问题一并解决,并按此项方针,在适当时期与清政府开始会谈。本职因对来电中的新奉铁路售价有不明之处，心想询问,曾于2月19日以机密第4号函请示阁下。一如前电所述,2月23日当清政府提议谈判收买新奉铁路问题时,本职为迴避过于深入地进行商讨,乃答称清国的提议本职将向我政府转达；我帝国政府也正希望召开关于吉长铁路问题的会议,如果开始谈判新奉铁路问题,我国政府也希望同时一并商讨吉长铁路问题。

总之，本职想对于整个问题与上述机密第4号函中的问题当能一同接到阁下详细指示。但后来对方不断督促我方回答其收买新奉铁路的问题，而且看来对方似乎并不拒绝与此问题同时讨论

有关向新奉铁路及吉长铁路贷款问题。因此，本职拟待接到阁下指示后，立即着手进行协商。

关于新奉铁路，根据阁下以前电示，按北京会议录规定，应由我方贷给辽河以东改筑费的半额，但因此项改筑费的款额可能很小，如仅由我方提供其半数，则实际上将难以取得该铁路的实权。因此，阁下的方针是，应使清政府同意由我方借入辽河以东铁路所需全部款额的半数，即为辽河以东铁路的收买费、改筑费以及改筑后的周转资金等总额的一半。经我认真考虑上述方针后，感到此项提议正如贵函所示，显然与北京会议录所载协定不符，清国必不能轻易同意。特别是对方既已确定收买价款的财源，即据闻准备由关内外铁路利润中支付，现在要想强制加以与协约规定不符之事，我认为必定难以获得成功。我虽然不了解所谓辽河以东铁路全部款额的一半究竟是多少，以及阁下的估计额为若干，但即使能使对方同意我方贷给其一半款额，如欲借此掌握新奉铁路的实权，依我看大概也是根本不可能的。阁下也知道，前些年关内外铁路大臣由中英公司获得的借款，是供作偿还旧债、改良与增购运输材料以及修筑新铁路等等，是涉及整个关内外铁路的巨额借款，但在借款合同内仍特意载明该铁路的管理权属于铁路大臣。纵然附有总工程师须用英国人、总会计师与主要职员须用欧洲人、铁路收入须存入汇丰银行等条件，但仍与京汉铁路等不同，实权不属于债权人，这是关内外铁路的特征。至于新奉铁路，我方只贷给辽河以东铁路所需款额的一半，当然在合同内没有获得实权的希望。依我看，即使想让清国给以象中英公司在关内外铁路同样的权利，恐怕也很困难。这是因为新奉铁路不同于吉长铁路和南满铁路之间的关系，新奉铁路只是清国原有一大自营铁路即关内外铁路的延长，其业务必须统一归属于整个关内外铁路管辖；如仅限于新奉铁路的一部分单独办理，我认为不仅实际上有所不便，而且清国也一定

是很不愿意的。

根据上述情况，新奉铁路出售后，我方虽有借款关系，但不占有力的地位，毫无特殊的权益。况且清国很重视新奉铁路，我方稍加干预，均将为清国所厌恶。因此，本职认为，我方不附加任何条件将该铁路出售，使清国满意，另外获取更有利的条件以便进一步加强我方对吉长铁路的控制地位；或者如能达成协议，由日清共同出资修筑吉长铁路延长线，使之与日本在北韩修筑的铁路连接，这将对我方更为有利。这种交换策略究竟能否成功固难预料，不仅如此，在维护利权的热潮高涨的今天，现在吉林官宪不断发出狂言傲语，声称吉长铁路将不依靠外国资本，仅以清国资本修筑。从该方面的报道中也可看出，已在逐步准备，因此我认为要想获得较北京会议录所载协约更多的让步，将很困难。但是，清国在此问题上如不接受我方的要求，可以采取拖延出售新奉铁路的手段。如果这两方面操纵得当，则清国在重视新奉铁路之余，为了尽快地取得无条件出售，我方的交换策略很可能奏效。大臣阁下如同意此举，我拟即按这一方针试行交涉；如果经交涉后，结果未获成功，我想那时仍然可以再将阁下最初指示的方针做为第二方案进行交涉。此点望阁下斟酌，并赐复为盼。再者，上面已经提及，因对方现正督促尽速举行会谈，故希复示时尽量利用电报。至于据报道称，吉林官宪声言将以清国资本修筑吉长铁路，并称日清协约仅适用于清国自筹资金不足之时，否则没有勉强加入日本资本的必要，据我观察，这不外是因当地官宪仅从内部指示中得知协约的条款，而不了解双方关于此问题的谈判经过和问答详情，并为迎合目前清国上下澎湃发展的保护利权风潮而发出的豪言壮语，并未经过中央政府的同意。最近，瞿鸿禨于 2 月 25 日向阿部书记官言明，吉林地方官声称无借款的必要，是毫无价值的声明，正如该铁路协定中的记载，尽管清国自行修筑，仍必须从日本借入约半数的资金，此点

毫无疑问。另外，近来世上传说清国已拟定修建新民屯至法库门铁路的计划。因该路有可能与南满铁路竞争，故本官曾询问此说是否真实，当时瞿鸿禨答称，那完全是谣言。同时，还肯定地说，清国必将遵守北京协约。为供参考，特将此事一并呈报。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第341—343页

## 日本驻华公使致外务大臣电

(1907.3.28　第97号)

关于第97号电呈的问题，本职昨27日又与外务部三大臣进行了第二次会晤，首先告以我政府已有指示：鉴于两国的友谊，清政府如在其他条款方面满足我方要求，我政府即可同意格外减低新奉铁路的售价，并提出了将上次提出的备忘录内容加以充实而拟定的借款合同方案(全文见98号另电)。对方声称，此案将会较顺利地商妥，但售价问题乃是其前提，因此极力要求了解确实价格。本职于是答称，大约为二百万日元，当不致超过此数。但是似乎仍与他们原来估价相差很大，因而不断地声称过多。本职不得已提示说，虽然可以略作让步，但我方决不能同意低于原造价的一半。他们互相之间经过种种密议之后，结果决定向庆亲王请示，并约定对另电协定方案进行研究后，4月1日再次会面时给予一定答复。

另电的协定方案，或许有稍嫌不够详细的地方。但在现阶段，两国政府之间能够签订的协定，只能是这种预备性协定，至于借款合同，当然须由〔满铁〕会社代表与清国当局之间签订。但是，实际需要贷借的款数，现在尚不清楚；另外，从我方的准备来说，大约尚需数月之久，才能着手签订上述正式合同。估计阁下第八号来电所示内容，并不是想在借款合同签订之前拖延移交现有的新奉铁路，而只是希望能够确定该合同的大纲和准备签订该合同。因此，

我认为如果另电的协定签订，便可尽快进行移交。不过，本职已同清国大臣谈过，该方案尚未向我政府请示。今后该方案如何修改，当然要根据清政府的答复而定；但如果得到对方的基本同意，望阁下也能批准，并请指示第五条与第六条的日期应如何决定。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第347—348页

## 日本驻吉林领事致外务大臣林函

(1907.4.6　　第4号)

关于修筑吉长铁路问题，本职早已听说吉林将军创办吉长铁路公司，现正筹备修筑。日前本职于赴任途中顺便视察宽城子车站附近，曾见到距该站东部不远之处，堆有大量木材，似已占用该地作为吉长铁路用地。还见到在吉长公路上距长春约一百华里处也堆有大量形如枕木的木材。至吉林赴任后，本职到现地视察，或听国内外人士谈论，确知吉林车站已决定设于东门外的莲花泡，只待开工修筑，并查知将军已命吉长铁路公司总办宋春鳌前赴北京进行活动，等情。另方面，还探知该地实业家对该路的意见，他们均极为赞成修筑该路，但对于由官吏们创办公司，并由他们经营一事感到不安，因而不信任该铁路公司，该公司虽已招股，认购者却很少，两次募股实际上均未达到公司所需数额。本人因已得知上述详情，乃于昨5日往访将军达桂，询问吉林铁路的来历与现状。将军答称：吉长铁路最初是将军长顺获得修筑许可的，后来长顺同东清铁路公司签订了吉长支路合同，决定请东清铁路公司修筑与经营该路，但北京政府并不同意，继而在本将军到任后，又接到指示称，该路须由清国自办，因而创办了吉长铁路公司，定为官民合办，招募股份，测量路线，将吉长间的路线暂定为240华里，并决定其间设六个车站，吉林东门外的土地已被选作车站用地，其他各车站的地基亦已确定，从建筑房屋用的材料到铺路用的石块、石灰、

枕木等等，均已购置，在一年多的时期内，共支出一百万两以上。即将动工，忽然接到北京指示，命令在日俄军队撤退之前，暂时停工，因而停工至今。现在不仅贵国军队，就连俄国军队也已撤出吉林全省。因此，我曾命该铁路局宋总办赴京研究应如何处理该铁路的修筑工程。但事过两月仍未接到任何指示。正在忧虑将来的结局之际，最近俄国又拿出以前签订的吉长支路合同，要求履行，不过我已答称已由清国自办予以拒绝。本职鉴于日清两国之间订有吉长铁路与吉林一带铁路协约，乃略述了协约内的条件。将军谈称，事到如今，已料想到可能发来停止筑路工程的指示。并继称，既然从贵官得知已有此种协定，则北京政府必将撤消以前发来的自办命令，另做新的指示。本将军并无任何应坚持己见的理由，只有遵从北京政府之命而已。因此，切盼能尽早接到新的指示。因现今的吉长铁路公司，虽已停工，但是不仅必需支出该公司的各项经费，股东方面也因长期停工而发生种种疑惑。最近，贵官虽到任不久，便接到信件指责本将军决不应将该铁路筑路权以三百万两转让给日本。根据这些情况观察，旷时愈久对全省民心影响愈大，因此我希望不论采取何种办法，都应及早决定，以期工程能够进展。这不单是为了彻底消除人们的疑惑，对开发吉林省也有巨大关系。同时，他还提出希望说，将来履行日清协约时，希望能将现在的铁路公司及其已支出的经费，计入新铁路公司的清国资本内。将军接着又说，此密约如被俄国人探知，并见有日本工程师等插手此项工程，不难想像，他们将会提出某种抗议和种种难题。俄国还可能向北京政府方面提出种种问题，使北京政府陷于极端为难的境地。尤其是俄国公使璞科第为人精明，加之他驻华已达十九年之久，异常精通中国情况，他惯用的办法是，为实现其要求，不惜采取一切手段。所以，当他知道吉长铁路这种情况之后，必将逼修蒙古铁路，要求伊犁铁路，并要求使伊犁铁路与正太铁路接轨〔地方

距离过远，此处有误。〕，这是十分明显的事。本职因见他表露出恐俄的本性，乃提出警告说，只看中国外交采取何种方针，俄国并不足惧。最近的日俄战争岂非明证？清国如立刻信赖日本，将会很幸运地获得国运的縣长，但如一反此种作法，不幸的命运不久即将来临。再者，风闻北京方面在谈判新奉铁路问题的同时，还谈判吉长铁路问题。此地的实际情况已如上述，本职认为将军日后将会不断前来询问有关该铁路的问题，故望尽可能将谈判情况随时密告本职，以做参考。上述要点，已于4月5日以第12号电呈报阁下，但因本职认为尚有未尽之处，故此再行函告。

《日本外交文书》，第40卷、第2册，第356—358页

## 日本驻华公使致外务大臣函

(1907.4.20　　机密第39号)

由于新奉、吉长二铁路协约已经签字，本职最近曾就吉长铁路问题向驻吉林岛川领事发去如附件的秘密指示，敬祈阁下谅察。该抄件还抄转柴田长春分馆主任，命其按抄件内容，相机协助岛川领事处理此事。

附件

机密第1号(抄件)

为吉长铁路事

新奉、吉长二铁路协约，已于15日签字，并于16日通过柴田候补领事通知贵官。现寄去该协约日、中文抄件各一份，希收阅。并将贵官应了解的有关此事的要点通知如下:

一、日清交涉会议录中的约款与本协约的关系

无庸赘言，此次协约是以去年的日清协约为基础的。但双方已确切约定，对会议录内所载协议必须永远保守秘密。不仅如此，清国方面还因吉长铁路与俄国有关，早即特别严守秘密，而且不只

是对俄国，即对普通的第三者，也否认上述协约的存在。因此，清国希望此次签订的协约，在表面上应视为与出让现有的新奉铁路有关而产生的事件，粉饰成为看来虽似乎是有关吉长铁路的约款，但实际上乃是出让上述铁路的条件之一，希望我方对外丝毫不要暴露它是渊源于日清协约。我方也是由于谅解此点后，才着手进行协商的。故希贵官也要了解，并希根据情况设法使吉林将军也充分了解这样做的意义。

二、吉长铁路与俄国的关系

该问题日前已电告贵官。贵官早已了解，按日俄媾和会议录第 5 号与第 10 号内的记载，俄国确实曾向我帝国声明，同意由我国修筑吉长铁路；我帝国全权代表即以该声明为条件，才同意将我国的满洲铁路的北端截止于宽城子。这就是说，吉长铁路问题原是日俄媾和条件中最重要的一项，俄国不仅对此次协商无任何理由提出异议，而且可以断言，俄国政府现在也丝毫无意提出异议。因此，吉林将军所顾虑的俄国方面的要求等等，即使有此种事实，也不过是俄国驻华官员的专断行动，根本不值一顾。请贵官向将军属下的有关官员充分说明此事。况且现在既已用正式协约形式将吉长铁路协约作为出让新奉铁路的一项重要条件而签订，那么即或万一俄国官员仍对将军试行各种讹诈，将军不妨答以“两国间订立条约，非我所能干预者，我只是处于应忠实执行该条约的地位而已”即可。此类事本无须重新向贵官说明，但希贵官应做必要的解释，以使将军不致因为一味托辞惧怕外人干涉，而产生不认真执行协约的倾向。

三、对原来地方性规划的方针

关于吉林当局对该铁路的计划，前此从柴田候补领事与贵官处不断接到报告，现在协约既已签定，希清国方面立即停止其与新约款内容不相容的行动。关于此点，尽管内务部最近也必将向将

军发出适当指示，仍希贵官先对当地官宪采取必要的措施。此外，拟附带说明以下两点：

（1）吉长铁路属于官办，其办法与关内外铁路相同。

从此次协约第二条与第三条内即可明了此点。虽然在清国方面的资本中，有来自商人的资本，但它毫不影响吉长铁路自身的官办性质。而且，既然定为官办，其组织与经营办法又与关内外铁路相同，则管理铁路的中枢机构理应是属于政府机关的铁路总局；至于以前认购所谓商股的商人，只对自己所持股份享有利益，并无任何地位可以过问铁路事务。根据贵官报告，据说现下吉长铁路是在吉长铁路公司名义之下进行经营，但该公司与此次的协约不能并立，因而归终必须改变其组织。唯因清政府预定最近改革东三省的行政组织，现有的将军也将全部更换，因此我想此事大约将排在新将军到任后去做。但是，无论如何现在必须使现有的地方性计划完全停止，这不但是为了我方利益，也可以说是遵守条约的当然结果。故希贵官注意并设法使当地官宪转而这样做。同时请参照下项。

（2）吉长铁路公司募集的所谓商股，其性质与现募到的股数如何？

如从我方来说，附件协约第三条（乙）的第一节与第二节，只是一项空文，我方对铁路财产与收入的权利，已明确规定于该条（丙）项，上述二节本拟删掉，终因有附件致外务大臣电内所述理由，才决定将对方原案加以修改而予以保留。这就是说，如按本公使的想法，如果可能，希望将南满洲铁道会社转移到实际上立于相当于股东的地位上；并且根据贵官等的报告，已略知所谓商股实际上并未募集到清国官宪所宣称的那样多，因此，我以为，根据今后的发展，除属于资金半数的借款之外，可能还需要我方以某种形式投入资金，这当不是架空的希望。故对对方的原案加以修改，以期更便

于通融资金。由于这种情况，本官切望确实了解所谓商股的性质，如有可能，烦请贵官觅得其股票式样寄来。同时，本官还希望知道现在已募集到的尽可能准确的股数。

目前，关于该问题要说明的事项大致如上。总之，最重要的是，使原有地方性计划立即停止，希贵官了解此点相机处理。同时，为了我方能够顺利地进行经营，收到经营的实效，最为重要的是，应使当地官民对本问题怀有与我方利害与共的感情，故望贵官今后继续朝着这一方向尽最大的努力。谨述希望如上，特此通知。

《日本外交文书》，第40卷，第2册，第365—368页

## 日本驻吉林总领事致驻华公使函

(1907.5.10　机密第5号)

敬悉阁下4月19日关于新奉、吉长二铁路协约抄件及其重要须知事项的来示。阁下密示的应将日清交涉会议录约款与该协约的关系，在表面上粉饰成为与出让新奉铁路有关而新发生的事件，并须向将军说明吉长铁路与俄国的关系等事，亦均详悉。关于对原有地方性计划的方针，阁下指示称，现在应立即使其停止地方性行动。前此已经呈报，自本官向将军说明该铁路的内容之后，即已确实完全停止活动。至于吉长铁路募集的所谓商股的性质及其已募到的股数问题，自我到任以来，通过各种手段向各方面探询，结果摸清一个意外的事实，即：起初，本官先命此地的三井会社办事处职员依田猪三二向与他素有交往的此地最大富豪牛家，探询是否已认购该铁路股份，据称牛某对吉长铁路公司的组织，亦即仅由官员担任高级职员一事，并对该企业的工作方法不当之处，痛加批评，然后答称一股亦未认购。此地富豪分为三等，列为一等者是牛家与依家的本家及其四、五个分户，这几家可说是此地经济界的大

王，几乎支配着整个吉林市，因此可以相信，只要这些富豪反对，大概其他家也不会有认购者。继而我又命前关东都督府翻译官、比较久居此地且在官民当中有多数朋友的森井贯之进行调查，均称无认购者。于是森井遂侦察了全吉林市刻字店，其中有一家说曾刻过认为是该铁路股票的印版，但未印刷，其文字已记不清楚。然后，本职又命与该铁路公司总办宋春鳌有很密切关系的七里恭三郎向各方面调查，结果也同样报称，股票尚未发行，其印版现下确由宋某自行保管。至于到现在为止所宣称的认购额，均未付款，不过是当局推测其概数，即加以宣扬而已。本官因已摸清上述事实，便向过去即有交往的交涉局协办贵铎询问有无股票与认购者，他答称根本不知道。我于是反问称：该铁路公司迄今所花费的经费不是用的股款吗？贵铎答称：不是，全是官帖局暂时通融的，其款数虽不详知，但决无使用认购股款之理，因现在此地官商当中，虽有人赞成修筑该路，并已同意出资，但交款者，大概尚无一人。因此，5月9日本官因事面见将军时，在谈话中借提到吉长铁路之机询问说，将军是否是吉长铁路的股东？将军答称：不是。本官继而问道，该铁路有无股票？将军肯定地回答还没有。然后若有所思地说："该铁路公司已经费去一百多万两矣"。这一数目也许并不准确，但此项支出款额，可能即是贵铎所说的自官帖局挪用者。由于上述关系，故股票式样与认购数量，均无从得知。另从情理上看，在目前情况下，此地的富豪也决不会乐于出资。不过已到达长春的宋春鳌来吉后，将如何活动还不能预测。因此，今后不但须特别注意宋某的行动，如果宋某要实行原定的地方性计划，还必须同其严厉谈判，命其停止。至于使此地官商对本事业怀有利害与共的感情一事，本职平素即已经常注意。目前牛家在听到签订此次协约之后，据闻正对从前之未认购吉长铁路公司股票感到欣幸。本职今后必将进一步使此地的牛、依等家为首的富豪，更加加强日中

合办企业对双方均有利益的观念。特此函复。

《日本外交文书》,第40卷,第2册,第370—372页

## 关东都督府民政长官致满铁副总裁函

(1907.8.3　　机密第105号)

关于新奉铁路借款一事,顷接外务大臣如附件之来电,特先寄去该电抄件,希查照。

附件

明治40年8月2日林外务大臣致关东都督89号电

关于93号敝电,除契约规定的条件外,政府对该借款契约的要求大致如下:(一)借款的实收价款,亦即中国的实收额,应为92.5%以下。原来,借款的实收价款,曾经协定应参照中国最近从其他国家所办的借款公平协商。因此,看来中国方面可能要仿照本年3月中国政府同中英公司签订的九龙、广东间铁路契约,主张利率为五厘,实收额为94%。不过,该契约规定,中国应支付中英公司二万五千英镑,以作为对铁路工程及材料改修等报酬,并且各国所出产之铁路材料如同质同价,有义务使用英国材料。但该借款契约与其不同,并未使中国负担上述一些义务,而且近来欧洲金融界较今年春季甚为困窘,根据此次南满铁道会社募集社债的结果来看也很明显,即使在今后,中国政府想按以前同样条件得到借款,看来也是相当困难的。故希斟酌这些情况,此项借款实收额定为92.5%或92.5%以下。(二)使辽河以东线路的会计独立,聘请技师长及会计主任,根据最初的协约精神努力掌握实权。技师长及会计主任不妨由南满铁道会社技师长及会计主任等兼职,在这种情况下可允许中国聘请辅助人员。原来本打算将新奉铁路名符其实地归于我国所有,但因未得到中国政府的同意,不得已将它出售给中国政府。对辽河以东的线路,以指派技师长及会计主任掌

握该铁路实权为目的而签订了协约，故希南满铁道会社也要根据这一精神来处理。不过，对于线路较短的铁路，使其聘请高级的技师长及会计主任可能有困难，因此根据情况不妨由满铁技师长或会计主任等兼职，其下再聘请几名辅助人员。(三)铁路收入规定要存入日本银行，但可令其存入正金银行奉天分行。借款尽量用金元本位计算，偿还须按年支付。以上是政府的要求，请通知满铁会社。关于以上各项以及其他问题，会社有何意见，希来电说明。再者，关于上述第一、第二两项问题，在交涉上可能有很大困难，政府亦特别了解，尚请一并通知满铁，希会社竭尽全力，以达到我方的目的。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，新奉铁道，66—1，第12号

## 日本外务大臣致关东都督电

(1907.8.12　　第103号)

新奉铁路借款当然应由南满铁道会社签订，但因有贵电所述情形，故无论如何应令驻北京代理公使就本大臣前89号电第一及第二两项问题同周长龄进行交涉，根据交涉结果再指示会社签订契约。不过，要想为该铁路单独聘请适当人员担任技师长及会计主任，看来决不可能办到，故请向会社交涉，希能同意派满铁会社社员兼任。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，新奉铁道，66—1，第12号

## 日本外务大臣致关东都督电

(1907.8.19　　第111号)

关于第16号贵电，尽管要求辽河以东线路会计独立，确属违反企业惯例，但必须了解日清两国关于本问题的协约从一开始就是不正常的。无需反复说明，当初我方为了使该线路名副其实地

归于我方，曾再三进行交涉，但因未得到中国的同意，因而不得已勉强决定采取以下措施，即通过贷给改筑费的半数，和指派我方技师长和会计主任的办法，由我方掌握其实权，将来如有机会便将其占有，名副其实地将该路掌握到我方手里。从前年以来，即在北京密约中规定其原则，并由本年4月15日的协约予以具体确定。因此，满铁会社当然必须遵照上述协约的规定，体会上述旨意，努力贯彻我方要求。但周长龄的意见是，只有在一般正常情况下才是极其当然的。因此，看来满铁会社亲自担任谈判而驳斥对方意见，就会社的立场来说，可能有困难，并且本问题也不容易通过一次会议得以决定。故已令北京公使处理，并须基本议定，除非协商结果确有必要重新考虑我方立场外，在此以前应坚决按当初的目的努力贯彻。希会社充分了解上述精神，待北京交涉有结果后，再按政府要求办理。

满铁档案：甲种，总体，文书，对外交涉，铁道，新奉铁道，66—1，第12号

## 日本外务大臣致驻华临时代理公使函

(1908.5.19　机密第54号)

关于新奉、吉长二铁路借款合同问题，贵官前此曾提出意见。现在内阁会议已就本问题做出如附件之决定，仰即知照。但为便于日后进行吉长铁路借款交涉时讨价还价，切望将本决定保守秘密。后附抄件，特此通知。

附件：

### 内阁会议决定关于新奉、吉长二铁路借款合同事

根据去年4月15日在北京签订的新奉、吉长二铁路协约第四条规定，清国政府在收买新奉铁路后，应尽速与南满洲铁道株式会社签订新奉铁路辽河以东部分改筑费之半的借款合同，并应由我

方指派技师长与会计主任。为此，日前双方在北京已进行秘密协商。但清国方面声称：辽河以东铁路是构成关外铁路的一部分，且其距离很短，事实上不可能将其会计分出，另设独立的会计人员分担日常事务，因而要求撤销该职。但若如此，将使条约的规定完全归于无效。故又重新协商，结果对方提议，可尽量在账簿中将辽河以东部分区分开，定为每三个月或六个月接受我方的检查，而且关于技师长，希望以现任关内外铁路技师的曲尾技师充任。从实际情况来看，我方认为上述提议甚为适宜，故对之已表示同意，决定不另派会计主任，可由南满洲铁道株式会社理事每隔三个月或六个月检查一次账簿。此外，吉长铁路方面，双方技师的共同调查前已结束，当前正在奉天商订改筑费预算，待预算决定后，应尽速命南满洲铁道株式会社召开借款协商会议，以期使该铁路能完全贯彻日清协约的规定与精神。

再者，新奉铁路借款大约为四十万日元，吉长铁路借款大约为四百万日元。但预计今年内吉长铁路需要支出的款额不会太多。

注：本文件已于5月12日提交内阁会议讨论。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第603—604页

## 日本外务大臣致驻华临时代理公使函

(1908.9.15　　第184号)

贵官第222号来电已悉。帝国政府从工程费较少、工程容易、估计收入可能较好等方面考虑，希务必选定南线〔吉长铁路修筑预定线之一〕，但如清国政府一定要选定北线，也无妨同意。至于吉长铁路的借款，当然与新奉铁路辽河以东部分借款同时决定较为方便。但是，帝国政府对上述辽河以东部分，已接受清国方面意见，尽管条约载有明文，仍拟特做如下开第二项的让步。另外因有第三项所述情况，故关于吉长、新奉二铁路借款事，我认为先由贵

官与清国当局双方议定大纲，待大纲议定后，再由满铁委员与邮传部委员双方确定细则为宜。当然，在讨论大纲时，可使满铁派适当人员以应贵官的咨询。因此，贵官应首先使清国政府同意与贵官讨论该大纲，待获得同意后，贵官即可按下列方针进行交涉:

一、本借款的利率，根据协约第三条的规定，为年利五厘。但借款的实收额，根据协约第六条的规定，清国应准照最近从他国获得的借款，公平议定。因此拟准据今年1月13日签订的津浦铁路借款第一次公债之例，定为93%。但如有较该铁路借款更为有利的实例，当然也可作为根据;

二、关于新奉铁路会计师与技师长问题，虽已有协约正文的规定，但现在决定，特意接受清国方面的要求，不另派会计主任，而定为使清国在账簿中将辽河以东部分区分开，命满铁理事每隔三个月或六个月检查一次账簿。并且可以同意，技师长以京奉铁路的老田技师充任，不另派技师长;

三、因我方在新奉铁路问题上特意接受了清国方面的要求，对条约规定的权利已做出上述让步，因而吉长铁路理应按条约的规定，由我方指派适当的技师长与会计主任。至于吉长铁路工程，看来如能确定在该铁路技师长的领导下，由南满铁路技师实施，可以更多地得到各种方便，故应向清国当局提出此种意见，并力求得到清国的同意。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第605—606页

## 日本驻华临时代理公使阿部致外务大臣小村电

(1908.10.10　　第259号)

按预定，本职昨日与铁路总局长举行了会谈。关于吉长铁路路线的比较问题，他称，因其所信任的专家罗国瑞已报称北线有利，只好依据他的报告决定。本职称，不幸彼我双方技师的见解不

一致，但如清国一定要选择北线，我方亦不坚决反对，希望主要从经济上的利害着眼重新加以考虑。总之，此项问题，他们必将坚持其技师的说法，我方的希望看来难以实现。再者，第 184 号贵电所示利息一事，他认为协约内无明文规定。本职提请其注意称，根据第三条规定，应仿照关内外(铁路)之例，定为五厘。但他所说的实收额，是按距签订本协约时间最近的汴洛铁路补充借款之例，估计为 95%。本职于是称，第六条所说的最近，是指签订此项借款时的最近，铁路借款中相当于此者，是津浦铁路的 93%，因而按照这一数字是公平的。他回答称，可重新考虑。至于将辽河以东部分在账簿上加以区分的问题，他声称这将使现在的会计工作加倍麻烦。并且，随同来此的京奉铁路会计主任汉德逊也做了详细说明，汉德逊提议，可将所借款额假定为辽东铁路的纯收入，按月存入日本银行，并以此作为偿还本息之用，同时只要我方提出要求，即可提出整个京奉铁路的每月之底收支决算与年末总决算，以供检查。由于我方在这点上做了让步，他声称，吉长铁路的会计主任可采用我方推荐的人员，但是技师长，辽东和吉长都要采用清国认为适当的日本人，始终不愿我方干预其选择。由本职做了种种说明，即：吉长铁路还要与满铁有联系，最终还是由日本人担当，并不是强行与其争执权利，希望采用经我方充分选择而推荐的人员，等等之后，最后提出，此事可不采取我方要求的形式，采取清国自动请求我方推荐再由我方照办的形式。但他仍不同意。另外，对在技师长领导下使用技师一事，他也避免做出任何约定。其态度颇为强硬。根据本职的意见，辽东部分会计的区分与检查，如果是几乎毫无益处，我想大致可按他们的提议办理，但吉长铁路技师长问题，我已尽力贯彻我方希望，但他始终不表同意，并要求将此种意旨充分转达给我政府，毫不让步。故请电示。

《日本外交文书》，第 41 卷，第 1 册，第 606—607 页

## 日本驻华公使伊集院致外务大臣小村电

(1908.10.19　　第264号)

阁下第212号电敬悉。本职命阿部书记官与铁路总局长会谈的结果如下:

(一) 新奉铁路辽河以东部分,无需设置日本人会计主任,但清国应将每年需偿还的借款本利额的各月分摊额,视为辽东铁路的每月纯收入额,于每月初存入满铁所指定的日本银行,待到偿还时期,即用以支付本利,并且须将整个京奉铁路的月末收支决算与年末总决算,提交满铁。

(二) 辽东铁路的技师长,可由京奉铁路的日本人充任;该技师长应归京奉铁路全线的技师长与该铁路总办领导。

(三) 担任吉长铁路会计主任的日本人,应由满铁推荐,同清国协商后由清国任命。

(四) 吉长铁路的技师长,可由清国选择适当的日本人,同满铁协商后,再行任命。

(五) 此二铁路的借款利息均为五厘,实收均为93%。铁路总局长声称,日本政府如果同意前四项条件,则第五项必当努力求得上级的同意。他虽未说一定办到,但察其语气,最后能获得同意。至于将辽东铁路的每月纯收入额,如上所述,定为一定数额,其目的是为了方便,避免计算上的麻烦。阁下如对上述条款无何意见,双方即可起草协定然后签字,请赐复示。关于技师长问题,对方希望聘请曲尾担任,其原意是曲尾如不同意,将另外寻找;如在清国聘用的现有日本人中找不到,自然将委托我方推荐。关于借款,局长答复称,原是要求辽东用美元,吉长用两,但此点可根据满铁的希望,美元、两或日本货币,决定任何一种均可,但借款形式希采用发行债券的办法。这两点亦请一并电示。细则的讨论地点,

希望定为奉天。至于技师长以下所使用的技师，对方的意见是希由尾技师长与吉长铁路总办（尚未决定是谁）商量决定。

《日本外交文书》，第41卷，第1册，第608页

编者注：新奉、吉长铁路借款续约见《中外旧约章汇编》，第2册，第556—557页。

## 日本阁议决定

(1909.6.22)

〔前略〕

修筑吉长铁路，不仅在军事上和商业上对帝国最为需要，而且对我经营南满铁路也是需要尽速修筑的。关于该铁路的外交交涉已经完毕，目前正由南满铁道会社委员同中国委员议定借款细目。交涉中最感困难之点是，根据该铁路协约第三条（巳）的规定，应如何将该铁路收入存入我正金银行问题。双方委员如能就此达成协议，则借款细目自必易于商定。第三条（巳）的规定对于确保我方借款固属重要，但修筑吉长铁路亦系刻不容缓，故此刻纵使放弃这一权利，亦应尽速议定细目，以确保修筑吉长铁路的权利，以求他日之发展，这样做将会更为有利。为此，如因我方放弃第三条（巳）的全部或部分权利而确能达成借款细目协定时，则可决定只在吉长铁路放弃我方上述权利，并为此而采取必要的措施。

《日本外交文书》，第42卷，第1册，第376页

编者注：此件"前略"部分是关于安奉铁路问题的决定。吉长铁路借款细目合同和新奉铁路借款细目合同，见《中外旧约章汇编》，第2册，第586—590，591—598页。

## 《盛京时报》关于吉林省人民要求收回吉长路权的报道

吉省绅董为吉长铁路屡次会议收回自办，惟期限太促，集股匪易，拟先由官帖局借款垫办，俟陆续集股归还，已经抚宪承认措借。讵近日忽变宗旨，不欲由官帖局垫借，而使绅商自行筹办，不知所

因何故?

《盛京时报》,光绪 34 年 6 月 2 日

吉省旗民士绅在观音堂开议争回吉长路事，闻由各协佐出具印结,以本属旗人房产作抵，借中国银三百万两，并拟于十二日开会签字用印，联合自治会再行代表要求政府云云。又闻，倘不成，再以通省旗民三年俸饷由国家借支作股云。

《盛京时报》,光绪 34 年 6 月 21 日

吉省旗民官绅等日前邀集在地方自治会开会议，磋商赎回吉长铁路之办法。兹悉有旗民申福咸提倡，于十六日邀集同人假观音堂开会议,闻议决事项如左:一、定名吉林公民保路会;二、筹款办法,旗产由本管出具印结,民产将文契大照均交官帖局抵押借款二百万两;三、举职员总董云祥等八人,次举付董、文书、会计、招待各员,均尽义务。计是日到会者三百余人，认优先股者一千余(每股十元)。次由钟鹏伯、陈佐宾二君将家产文契登时交押，至于×〔不清〕旗已有七旗全体认可。此外复有本省女学生张绍春、魏淑贞、何铁梅、何绍仪、李志贞、李淑懿、李玉贞、李贵贞、李彩云、李翠云、赵春兰等愿表同情,并肯担任向女界演说铁路利益,招集股份。未刻始摇铃循序散会。

《盛京时报》,光绪 34 年 6 月25 日

吉林省自治会上军机处外务部邮传部电　　为赎回吉长铁路事:本城旗民士绅决意备款自筑吉长铁路，不认日国之款，昨已电达军机处外务部邮传部矣。其电如下:北京军机处外务部邮传部王爷中堂大人钧鉴:据旗民绅商等开会决议,吉长铁路仍遵三十一年十月十六日奏,奉谕旨备款自筑，决不认与日人合股，除禀请本

省督抚代奏外先请代表电达，恳速与日使将新奉路条约内载涉及吉长路线各条件全行作废，此间筹款已有办法，路权得失，关系存亡，民命所在，死生以之，等情。据此理合转陈伏维鉴察。吉林省自治会谨禀。

《盛京时报》，光绪34年6月26日

吉长铁路归中日合办〔日本贷款〕，两国政府已议订条约。嗣经吉省绅民创议保路会拟集股自修，公举代表禀请东督及邮商两部，均未邀遐允。日前该省绅士通判张毓芳具禀督宪，亦遭驳斥，只许其照章入股，等情，已志本报。兹又有吉林法政学堂学员贡生文元等禀请督宪，奏咨吉长铁路仍旧公民集股自筑，不认外款等情。今将督宪所批照录于下，批示：铁路于国体之权，关系綦重，政府所负责任，较人民尤为迫切，断无忍心放弃专待人民干涉之理。惟查吉长铁路中日合办久已载在约章，屡约磋商，碍难再改。近来各省争路之风，相继而起，咸以维持公益为词。然而人类不一，宗旨纷殊。内力未充，国体涣散。倡首者不免参以私臆，署名者亦非尽××〔不清〕，往往不察事实，过为危论，不知果归民，则又党派纷争，罔顾大局，粤汉前事具可概见。即如该生等来禀所指纳股输金派出之定数，详加查核，其确实可指者，亦属无几，饰词耸听，究亦毫无把握。前奉谕旨，学生不准干预公事，禁令素严，岂容违犯。东省风土向称谨厚，不意亦有此嚣张之习。除饬吉林提学司整顿校风不得任意纵容，致流弊端，随时申明定章，恪遵谕旨，查有干预外事之学生照章办理外，该生等当念两强交迫，来日大难，务求实力之扩充，勿作随声之附和，各宜专心学业，勉为有用之材，本大臣有厚望焉，云云。

《盛京时报》，光绪34年12月20日

吉林保路会张毓芳、文元等创立保路会，禀请奉吉督抚以收回吉长铁路自办为目的，迭经督抚帅批驳不准。近闻该会仍坚持收回主义，张某等又赴京，拟禀请外务、邮传两部主持收回中日合办成议，以期达其目的而后已。

《盛京时报》，光绪34年12月23日

吉长铁路自办之议，已经吉省官绅呈禀徐督陈抚，请行废约，业经批驳等情，迭记前报。前据京函：吉官官绅候补知府杨梦龄等，日前复禀呈邮传部，请集股自修等语。部以该员等，联合同志，筹集巨本，兴修吉长铁路，热心实业，志甚可嘉，惟此路关系国际交涉问题，该员等或未洞悉此中情形，故不免稍形隔膜。查光绪三十一年日俄战后，中日订约内载：吉长铁路由中国自行筹办，不敷之款，允向日本国借贷，约以半数为度等语。又光绪三十三年，外部因收回新奉铁路并与订立吉长铁路中日协约，本部于去年派员勘定路线，并派本部铁路局长与日本公使商订续约七条，业经外部与日本公使互换照会，声明允认各在案。是此铁路，叠经外部历次磋议，并由本部派员续订条约，订明确系中国国家自办，且系中国国家产业，实于无可设法之中，为换〔挽〕回利权之计，该员等统筹兼顾，便知当局筹划之难，可无庸鳃之过虑也。所请集款自办之处，碍难照准，云云。

《盛京时报》，光绪34年12月24日

## 2　吉长铁路要求借款，日本提出种种条件

### 日本拒绝通融资金妄图使吉长铁路进一步陷入困境

1911年11月，邮传部款项处主任于俊年访晤横滨正金银行北京分行经理实相寺贞彦，申请该行分行通融二、三十万元交给吉

长铁路总办李凤年，作为短期借款，以便进行该路工程。对这一请求，伊集院公使认为：“日本早在等候机会把吉长铁路不仅是工程而是所有监督权收归自己之手，因此本借款应婉言予以拒绝，一俟对方更加穷困，再相机达到我方的愿望。”于是正金银行以“吉长铁路与满铁有密切关系，如正金骤然介入其间协定借款实有未合，希直接同满铁协商”这一表面理由，拒绝了对方的请求。11月27日，于俊年通过实相寺的介绍，在满铁北京公所会见镰田弥助，谈话内容也是关于六个月无担保融资三十万两充吉长铁路工程费问题。满铁当即一味托词应通过伊集院公使进行协商，而委婉拒绝。满铁的意见也和伊集院公使一样，企图抓住吉长财政束手无策、苦诉前来的良机，开展一个有利于自己的局面。内垣会计长在给犬塚理事的信件中指出：“此刻不问金额多寡，切毋融资，如使对方稍获喘息，即将导致问题解决之困难。”由此不难窥知其中真相。

孙多钰在1911年11月25日被任命为总办，12月9日致电满铁，内称：“奉邮传部电谕，应由敝总办去大连贵会社就借款问题亲自协商，但因敝总办到任不久，诸事多需照料，暂难离开长春，即请派员来长商办一切，可否之处尚祈赐复。”日本政府对这一借款请求的态度是，如果是永久性贷款而技师长及会计主任被赋予有关铁路建设及经营的完全的权限时，则有可能成功，如果象传闻那样仅仅是二、三十万元的借款时，则仅够清偿现在的借款，因而就没有意义。应孙总办的上述请求，满铁犬塚理事于12月18日去长春会晤总办，得悉邮传部命令借款为四、五十万元。犬塚理事也仅是禀承日本政府的旨意做了回答。20日再次会见席上，总办答称：“邮传部指示总办，目前除临时借款外完全不得进行交涉”。两者固持己见不肯相让，结果犬塚理事以“同政府磋商结果，一时的借款碍难同意”为理由中断了这一会见。总之，日本政府认为，只要邮传部还能够有一点办法，就不可能申请全额借款，即使提出这

种要求也不会使日本获得有利条件，因此才企图进一步使对方陷于困境然后再相机行事。邮传部和吉长总办则认为，如果是象从银行借款那样，借款条件不苛并能随时随意偿还，而不累及日后，则可进行，如果是附带种种条件的永久性借款，则想绝对避免。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第三节,第一项

编者注:吉长铁路于1910年4月1日开工修筑，当年10月30日基本竣工，但至1919年10月20日才全线通车。其间主要是土门岭隧道未能完工,暂用便道绕行。

## 在长春的满铁理事犬塚致在东京的满铁总裁电

(1911.12.18)

顷面见总办,总办申请:根据邮传部的命令,拟临时借用四、五十万日元。我告称:如系临时借款,将绝对拒绝;如系长期借款,并能同意给技师长和会计主任以修筑与经营该铁路的全权，当可向总裁转达。总办答称:将详细电请邮传部,待接回示后作复。今日会谈至此,总办即离去。

中国社会科学院经济研究所藏档,第339—917号

## 在长春的满铁理事犬塚致在东京的满铁总裁电

(1911.12.20)

邮传部已指示总办：目前除临时性借款之外，均不得进行交涉,因此,我想现在只有暂时停止商议,别无他途。请予指示:可否为继续商谈而试行讨论一下关于对方所请求的临时性借款的条件;同时在这种场合下我方所能同意的条件亦请总裁示知。再者，看来总办是很和霭而公正的人，与技师长及会计主任的相处极为融洽。

中国社会科学院经济研究所藏档,第339—917号

## 在东京的满铁总裁致在长春的满铁理事犬塚电

(1911.12.22)

关于吉长铁路问题，已与政府洽商，因系临时性借款，难以取得政府的同意。因此，望你继续努力，要求对方能提出借入所需全部款项。政府方面认为，你在交涉此事时，不妨向对方指出：如果吉长铁路重新请示邮传部，要求借入所需全部款额，届时日本公使也必将大力相助。上述事宜，敬请查知。

中国社会科学院经济研究所藏档，第339—917号

## 在长春的满铁理事犬塚致在东京的满铁总裁电

(1911.12.24)

来电收悉。依我看，目前邮传部虽是七拼八凑，但也正在设法勉强筹措钱款，此时根本不可能使其要求借入所需全部款额。即使能使其提出要求，结果也难于获得有利条件。总之，我认为现在还不是提出借入所需全部款额问题的时机。故今日面见总办时，仅告知：难以同意临时性借款。同时，还善意地劝告称，应极力促使邮传部筹款，决不可停工。

中国社会科学院经济研究所藏档，第339—917号

## 日本驻长春领事松原一雄致外务大臣内田康哉函

(1911.12.27　机密第45号)

吉长铁路近来因邮传部来款不足，甚感困难，因此，开始与我方交涉，拟由满铁借入眼前所需资金。此事已于本月21日以第199号电报告阁下，阁下已于本月23日以第33号电回示。现将此事的详情报告如下：

此次犬塚满铁理事出差到此后，于本月20日前后，曾为此事

与吉长铁路总办交涉数次，最初对方请求为修筑该铁路，目前需要三、四十万日元，希满铁暂先通融此款。犬塚理事答称，款额多少关系不大，但是，如果满铁在现有条约规定之外，亦即修建资金的半数以外，再增加负担，则希望也能给予我国人以充分的权限，参与该铁路今后的修建工程和管理工作（该理事是使用 construction and management 一语）。并且，现在只借三、四十万日元之谱，估计不能完全满足该铁路今后的需要，我认为满铁方面不会同意此种临时补充性借款。因此，不如估计一下今后修筑工程所需要的总款额，然后在上述条件之下商议借款为宜。当时总办答称，此类事情，在邮传部委任事项之内并未包括，事属自己权限之外，故须将此事电告邮传部。次日，据总办谈称，邮传部已立即回示总办，现在不可在上述条件下商议借款问题。但是，犬塚理事起初商议时已有所保留地说，这只是个人意见，因此下次会议将通知对方，待将对方上述提议与答复电请驻东京的中村总裁后，可能重新给予某种答复。犬塚理事请示了总裁。总裁给犬塚理事的回答是，应促使对方重新考虑，但总办由于上述情况回答称，根本没有重新考虑的余地。总之，此次交涉未能成功。据闻犬塚理事最后曾以个人身份忠告总办：

1、邮传部既然拒绝了此次交涉，今后即应担负起顺利供应资金的义务；

2、如因缺乏资金致使工程拖延，或者发生故障，相信到那时我国为保护我方利益必将采取相应的措施。

理事然后离去。本职因有阁下上述电示，曾与犬塚理事商量，并考虑了种种办法。但是，正如犬塚理事私下向本官所谈，欲拒绝小额借款而强迫其签定巨额借款，是很困难的；不仅如此，欲以此为条件，而向总办本人协商想在该路的修建与管理方面扩张我国或我国应聘人员的权限，换言之，亦即缩小总办乃至清国方面的权限，

尤为困难。总之，此事除等待对方更加陷入困境，并且痛感必须这样做的时期到来，再采取相应的措施外，大概别无他法。本职认为，阁下定会谅察最近只商议几日、实难谈妥的具体情况。但是，据闻该铁路的内情是：纵然冬季不进行工程，但如进入明年，为支付上下各级人员的工资，也必须另想办法。本职正在注视这种情况。

中国社会科学院经济研究所藏档，第339—917号

## 吉长铁路要求借款，满铁提出一系列附加条件

1913年7月革命军的蜂起也影响了吉长铁路。历来来自北京的少许资金的供应至此已告完全断绝。北京命令停止一切工程。总办认为，已经订立合同，工程的进行和已购入的材料仍须仰赖中央政府继续供应资金；但是，北京电谕应由路局自身筹集资金或进行借款，中央不能供应分文。总办旋即去京筹措资金，在7月29日携银四万元归来，另外得到交通部证明从长春中国银行借入大洋二万元、小洋四万八千元。这笔款不久用罄，遂即明确了历来花费的总款额、其用途以及今后为完成建设工程所必需的资金预算，计划从满铁借入一百万元。曲尾技师长于9月4日去满铁本社进行此项交涉。满铁当即同铁道院、大藏省、外务省磋商，至9月13日获准，通知曲尾技师长和内垣会计主任，并提出下列六项条件：

一、利息：八铢〔一铢为一两的二十四分之一〕；

二、交付金额：借款全额；

三、借款交付时期：大正2年二十万日元，大正3年八十万日元；

四、每逢需要资金时，应由总办以技师长及会计主任连署之函件向满铁提出申请；

五、关于吉长铁路的运费，应随时同满铁协商；

六、偿还期限应由吉长铁路另行提出。

上项条件经总办电陈交通部后，交通部来电如下：“吉长协约为清政府所签订，并非民国政府所缔结，如拟进行新的借款，必须取得参议院的赞助，而取得赞助，鉴于现状必将议论百出，发生困难。因此，如能在旧借款协约的基础上续借一百万元，则可进行协商。”交通部认为年利高达八铢容或可予忍受，但决不能同意“关于吉长线运费应随时同满铁协商”这一条款，即认为吉长铁路运费是关于中国内政问题，假如吉长运费受到满铁限制，则吉长将无利可图，从而将来有被满铁吞并的危险。为协商此项借款，总办于9月20日去大连，25日返局；曲尾技师长又于29日至满铁总社进行协商。结果满铁同意删除运费协商一条，改为将来另行签订其他条约，只是根据下列理由指出碍难将此借款作为旧借款的附带借款。

第一、根据新奉、吉长铁路协约第三款乙项第四段，将来在吉长铁路添设支线或延长该路时，其建设事宜应归清国政府自办，倘资金发生不足，应向会社申请借入之规定，此次借款并不是为了延长本线或新设支线，因此应在旧协约范围之外；

第二、续约中规定的金额、利率、实交款、偿还年限等均与此次拟行借入者不符，因此绝对不能看成是旧借款的增借或追加；

第三、此次借款不可能同旧协约或续约保持关系，因此日中两国政府之间必须签订新借款协约或签订单纯私法上的借贷合同，取得两国政府承认。

但以吉长铁路作为新借款的担保时，则必须同旧借款联系起来。

运费协商条件可由借款协约中删除。但须事先向满铁约定：在借款成立后十日以内开始协商吉长、南满联络运输及运费问题。

不过象满铁主张的那样，作为新的协约是有困难的，因此总办

表示:“如必须当作新借款,则拟停止借款,本人也只有辞职。”而实际上,由于财政拮据和借款困难,总办已在11月去北京提出辞职要求。但交通部未准,并可能由于这种豁出来的战术获得成功,蒙交通部同意按下列条件签订借款合同。

一、运费协商诸多障碍,此节应请作罢;

一、利息应请稍减;

一、提款时由总办提出请求书另附总工程司及总会计之预算书;

一、利息于每次支款时起算;

一、自第三年起每年付还十万元,利息亦于第三年起递还;

一、根据前此合同,当然不必另立合同,但于旧合同内附注借款之办法。

然而,1914年4月,经外务省和铁道院协商,通知满铁应当添加下列三项作为吉长借款条件。

一、营业处长应从日本人中采用;

二、借款金额应存入日本银行,提取时应发出总办及会计主任连署的支付命令;

三、所有承包工程,购入物品等需要经费事宜,以及任命会计部人员均须经过会计主任承认;所有需要重新决定的工程以及任命技术部员事宜,均须经过技师长承认。

山座公使亦赞成在协定中插入上列三项。总之,日本的意图在于,利用吉长铁路借款交涉开始这一机会,把条件引向有利的方向,以便清除过去的弊害。

对此,满铁认为,最初已经提出过借款条件,并经总办去京奔走取得交通部同意,如果再提出新添的条件,要总办再次呈请交通部,显然是不可能的事,并且日方诚意有被怀疑之虞,而营业课长任用日本人一节则完全意味着根本修改现行协约,自必遇到极大

的困难，如此则足以拖延工程，对满铁反而不利。

1914年5月6日，满铁总裁致函山座公使详细具陈这一见解；山座公使于5月7日复函表示谅解这一困难情况。吉长铁路不容易同满铁成立借款合同，不得已便又请北京政府汇款二十万银元，暂作线路改良、工厂扩建等工程费。由于预计到资金不足，中国方面仍在为借款的成立而努力。然而满铁又提出关于借款用途方面的意见，表示如果把借款只用于对满铁和吉长铁路经济发展有效的方面，例如线路改良，而不用于其他不急事业，则在相当条件下尚可允予借款。在这种情况下，吉长局长就不得不把一百⑲万元借款作为罢论，而通过满铁长春站长岩永裕吉提出借款四十万元作为线路改良费的要求。6月11日，藤田铁道部长通过岩永长春站长对吉长铁路作了如下通告。藤田致岩永的函件中大意称：

“吉长铁路借款金额应以四十万元为限，其用途应限于新设隧道、加固桥梁及改良道床等工程，加固改良程度必须能使满铁机车（重量约一百吨）牵引的列车行驶其上。至于条件除了利息、偿还期限（由我方决定）外，有下列各项：

一、修改吉长铁路长春站名，废除头道沟站，其业务委任满铁管理（改变站名如有困难可不坚持）；

二、南满吉长联络协约中规定的货车倒换均应改由满铁长春站进行（满铁拟通过这点设计更加方便的倒换方法）；

三、在满铁吉长联络客货运费方面，如果满铁线实行折扣时，亦须在吉长线实行同率的折扣（按情况可作为相互关系，彼时应按吉长的里程实行折扣）；

四、如认为对两线联络货物方便，应在吉长线上使用满铁的机车和货车进行运输（这虽是吉长线的义务，但在形式上应尽可能装扮成对方的权利）；

五、吉长线内上项货车使用费另定之;

六、关于各项工程满铁应采取适当的监督方法，其费用应由吉长负担;

七、各项工程均应由满铁同意之日本人承包（曲尾氏如能充分负责,即不坚持)。

上列各项应作为你的意见提出，并可答称如能接受这些条件当可成立借款，对方如表示同意，则应促请对方公开向本社申请。括弧内的事项仅供你参考。此外,趁此机会,还应在上列条件以外解决这样三个问题,即两线运送条件应求一致,悬案已久的本社与吉长铁路的联络运输应及早做出定案和减低本社经手运往吉林的煤炭的运费。"

这样，经历了复杂曲折过程的借款问题总算是有了解决的希望,但是就在这个时候，又碰上当年7月第二次大隈内阁的瓦解，野村龙太郎总裁旋于7月15日去职，干部也多有更动，因而这一借款问题又告挫折。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第三节,第一项

## 日本驻长春领事致驻华公使函

(1913.9.20　机密第144号)

关于吉长铁路向满铁借款一事，本职已于9月11日以第120号电报告在案。据曲尾技师长私下谈称，因我帝国政府已准许满铁在一定条件下应允上述借款，满铁最近通过曲尾与内垣向虞总办说明了借款条件，总办已将该条件报请交通部批准。据闻交通部业已批示:现在从外国借款，必须取得议会的同意，而欲取得议会对上述借款的同意,甚为麻烦。因此,希能作为原有吉长铁路协约的追加条款,增订为"将从满铁借款的额数再增加100万日元"，以避免上述麻烦,并达到借款的目的。但是，虞总办认为，仅由自

己一人执行此项措施，日后应负的责任过重。因此，据闻已经呈请交通部，希能另派可以作为上述借款协商对象的人。虞总办正在期待此项借款成功。但是，本职对交通部所密示的办法不能理解，很怀疑该办法究竟能否实行。故本职认为，此项借款交涉，可能最后还将以失败而告终。为供参考，特此呈报。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 339—918 号

## 日本驻长春领事致外务大臣函

(1913. 10. 5)

关于最近吉长铁路虞总办向满铁请求借款 100 万日元一事，阁下业已知悉。由于满铁方面与虞总办双方对有关运费协定的条款，意见未获一致，故曲尾技师长为调停此事曾前往大连。曲尾申请满铁领导删除上项条款，据闻当时满铁方面的答复是：如果吉长方面约定在借款成立后十日内开始协商运费协定问题，则上述条款不妨删除。但与此同时满铁还对照明治 40 年 4 月 15 日签订的协约第三条乙款第 3 项末段答复：吉长铁路如非扩建支线或展修干线，则不可能采取从前在大连曾一度应允虞总办的便通办法，即再出资 100 万日元，作为从前借款的追加部分，因此，仍然只好完全当做另一种借款处理。曲尾空手窘然回到长春，将此答复转告虞总办，据闻虞总办谈称，迫不得已，拟于十天之后再去京出差，并与我方商量，不通过参议院，是否还有其他借款办法。十天左右之前，中村满铁总裁来长春之际，本职谈及此事，曾对上述便通办法实际能否实行表示怀疑，总裁当时谈称，能顺利进行。本职认为，既已应允可按上述便通办法借款的满铁领导，至今竟又取消诺言，这或许有政府的指示做根据，但为慎重起见，仍呈报阁下。

至于虞总办的为人，本职在该人就职之时即已呈报，还完全是一个书生，据称除略懂一些技术之外，对经营铁路，无任何经验，不

但缺乏外交手腕，而且是个连世故都不通的人，故在开始此项借款谈判时，未能在开始时预料到，到办妥为止可能发生种种障碍，也未研究出排除的办法，以至一感到需要资金，便立刻想向满铁求援，一听有参议院这个障碍，便立刻要出差北京。因此，在目前中国办理借款手续如此复杂的情况下，本职认为能否以该人为谈判对象而成立此项借款，颇有疑问。本职虽然时时提醒该人，但因该人思想过于单纯，并无效果。谨报告如上，供阁下参考。

中国社会科学院经济研究所藏档，第339—918号

## 满铁总裁野村致驻华公使山座函

(1914.5.7　　庶密第7号)

敬启者，本总裁拟就吉长铁路借款问题征求贵官意见，现将直到目前为止的经过概况告知如下：

贵官也知道，对方一直在不断地提议希借得吉长铁路补充借款。我方企图迫使对方应允能比较更有效地经营与监督该铁路的条件，并为此目的曾试行交涉。但是，每当我方流露出这种语气时，对方便一味躲避，致使交涉毫无成效。此类事情在已往的二、三年间已反复出现数次。

不久前，即去年8月，对方又提出这种希望，当时满铁当事人的想法是：如果提出对方难于应允的条件，只是徒然重蹈前几次的覆辙，因此此次莫如以能使对方易于应允的条件进行交涉为宜。满铁已请示外务、大藏两省及铁道院对这种想法的意见，大致均答称同意，因此乃通知吉长铁路局长：如果应允如附件甲号所示的条件，我方即可大致同意借款。后来不久，才得知贵官已向外务省提出意见称：当吉长铁路财政困难时，应设法获得更有利的条件。但是，另方面北京政府对我方向局长提出的条件，仍表现出轻易不能批准的态度。不知究应如何进行，而且，估计如果我方再向局长提

出补充条件，大概只会更加复杂而已。因此，并未对该局长另外采取任何措施，即搁置下来。以上是我去年年底到任之前的经过。

吉长局长为使北京政府批准我会社去年9月提出的条件，似乎一直在对北京方面进行活动。据闻最后是勉强取得北京同意的，上月已将此事通知满铁。因此，满铁又重新与有关当局商议，结果通知说：鉴于后来情况已发生变化，应在上述条件之外，再按附件第2号所示，补充提议聘用营业部长及其他二、三项条件。根据该铁路的现状，我认为这些补充条件确是极为重要的措施，因而也期望务必实行。但是，如上所述，满铁与局长从去年8月以来即已断断续续进行交涉，其总的情况只不过是，我方于去年提出了条件，此次由局长大致应允了该条件而已。局长既然已表示同意我方的提议，必定预期借款办成。所以，我认为事已至此，现在我方还要重新提出补充条件，似乎很难处理，同时还担心可能使对方怀疑我方无诚意。特别是上述补充条件，对该铁路来说乃是重大问题，当然还需由北京政府批准。但是，在去年提出的条件勉强获得批准的情况下，又重新提出上述要求，看来确实要使局长感到为难。

基于上述情况，我认为应将现在对监督该铁路的营业及经营方面感到不如意的各点，留待日后有适当机会时，再请贵官帮忙解决。在那以前，现在或者按最初提出的条件应允其借款，或者请贵官在贵处重新进行交涉，此外别无他法。不知贵官意见如何。贵官工作繁忙，实不过意，但仍希示知意见为盼。后附附件，特此告知。

附件甲号

大正2年9月

满铁向吉长铁路提出的条件

计　开

1. 利息: 年利8%;

2. 交与款额: 借款全额;

3. 借款交付日期: 今年内20万日元,大正3年内80万日元;

4. 每次需要资金时,应由总办用经技师长和会计主任共同签署的单据向满铁申请;

5. 吉长铁路的运费如有变动,应随时与满铁协商。

附件乙号

大正3年4月

政府密示给满铁的补充条件

1. 运输主任须采用日本人;

2. 须将借款全数存入日本银行,提取时须有总办与会计主任共同签署的支付命令;

3. 出包工程或购买物品需要经费,以及任命会计部人员时,均须经会计主任同意;工程上需要做出新决定,以及任命技术部人员时,均须经技师长同意。

中国社会科学院经济研究所藏档,第339—918号

## 日本驻华公使复满铁总裁函

(1914.5.7　机密第11号)

本月7日庶秘第7号贵函关于吉长铁路借款问题,详情已悉。

正如来函提及的，本公使曾向外务省提议，应利用吉长铁路的财政困难，以获得对我方更为有利的条件。但是，此乃欲将我方在吉长铁路的地位，培植到与英国在浦信铁路同样的地位的根本性计划，从未期待只用 100 万日元借款就达到目的。恰好本年 4 月外务大臣电询本公使的意见称：满铁提出申请说，吉长铁路总办请求借款 100 万日元，拟以使其采用日本人运输主任为条件而应允之。本公使认为，此事甚好，于是即日复电称，希按此办理。但是，从您此次来函中才得知，贵社去年 8 月已向中国提出如贵函附件甲号所载的条件。

情况正如您所谈，对方好容易才应允贵社所提出的条件，在此种情况下，如您来函所示，现在难以再提出新的而且不易接受的条件。因此，本公使完全同意您此次按最初所提出的(亦即贵函附件甲号)条件应允借款。希您了解此点。

但是，如上所述，外务省电本公使称，采用日本人运输主任这一条件是贵社提出的。不仅如此，根据去年 10 月外务大臣来电，据称早已通知贵社，要求贵社关于吉长铁路借款问题，须先详报外务省与本使，并且，无外务省的指示，当事人不得擅自决定。本公使认为，即使是外务省在做出决定以前，也要同铁道院及其他有关机关商量。故希您也能在做出决定以前，先向有关部门说明情况。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 339—918 号

## 3　日本提出“廿一条”无理要求后取得吉長铁路经营权

### 关于吉长铁路日华交涉情况

吉长铁路于 1910 年 5 月开始施工，1911 年 1 月 1 日满铁长春站至卡伦街间开始临时营业，1912 年 9 月 10 日到桦皮厂为止

开始办理客货运输，10月2日路轨铺至九站，10月8日到九站为止开始营业，10月20日通至吉林。吉长铁路，自路局建立以来，截至1914年6月30日止，消费的金额为大洋六百二十七万一千五百零三元三角一分五厘，同一期间的营业收入总额为一百二十二万零六百零二元八角一分八厘，而其消费的金额应视为资本。吉长铁路的收支决算是7月1日到〔第二年〕6月30日。1912年总收入（通车以来）是五十三万三千九百八十五元七角一分八厘，总经费是二十七万八千八百三十二元三角五分二厘，收益二十五万五千一百五十三元三角六分六厘。1913年的总收入是六十八万六千六百一十七元一角，总经费是八十五万一千零二十八元六角九分八厘，亏损十六万四千余元。然而这些支出经费的科目，仅包括总务费、车务费、机务费、养路费，对借款利息等项均未考虑在内。如果考虑到这是每英里建设资金约六万三千元的铁路，可以说，其收益状况决不能说是良好。

为了使吉长铁路得以顺利发展，无论如何必须改善工程，和解决同满铁的联运等问题，这是很自然的。然而，改善工程所需要的资金，毫无自行通融之路；至于联络运输等问题，如前项所详述，1914年7月2日满铁西村营业课长与吉长铁路虞局长在契约内容方面，已取得一致意见，但未申请交通部认可，几次督促亦未得要领。工程上，尽管是已经通车，但线路的改修、桥梁的架设、隧道的修筑以及其他急需的设施等需要进行的事情，绝不能说很少。然而，这些方面所需资金，完全不能指望由民国政府支出。就日本来说，不仅因为它是自己国家的借款铁路这个理由，还由于它是将来从北朝鲜通往北京的重要铁路网的一个组成部分，一旦吉会铁路建成，吉长线握在满铁手中，具有重大意义，并且，它又是可与中东铁路进行竞争的有力路线，因此产生一种尽速解决这方面各种悬案的主张。

在这种形势下，1914年8月，日本同德国开战，通过胶州湾的攻击战，从根本上扫除了德国势力，随之而来的便是同中国进行关于处理山东问题的交涉。在这个交涉的进行上又加上了这样内容：日本通过以前的日清、日俄两大战役在满蒙占有的优越地位，虽然中国和各国都已承认，但因没有签订条约，自然与日本应占有的地位不相符合，因此，日华两国之间多次发生纠纷，以至造成外交问题，为此，须使日本在满蒙的优越地位与条约的规定一致起来，以铲除将来发生纷争的原因。这些交涉，自1915年1月以来，由日本驻华公使日置益担当。日置公使于1月18日面见袁大总统，提出交涉案，2月2日召开第一次会议，尔后与陆外交总长继续反复交涉，开会二十五次，困难重重。在这期间，4月26日日本提出修正案，5月1日接到中国方面回答，因没有满足日本要求，日本遂于5月7日发出最后通牒，中国5月9日同意。这个条约共分五项：第一号，关于山东善后处理之件；第二号，关于南满洲及东部内蒙古之件；第三号，关于汉冶萍之件；第四号，关于保全中国领土之件；第五号，劝告条件。5月25日缔结。现在看一下其中的《关于南满洲及东部内蒙古之条约》中关于吉长铁路的条款，该第七条规定："中国政府允诺，以向来中国与各外国资本家所订之铁路借款合同规定事项为标准，速行从根本上改订吉长铁路借款合同。

将来中国政府，关于铁路借款事项，将较现在各铁路借款合同为有利之条件给与外国资本家时，依日本国之希望再行改订前项合同。"根据这个规定，日本有权把过去在吉长铁路方面不合理的事宜加以变更。即按第一项规定，可以依据中国同各外国资本家所签订的铁路借款契约规定事项，来根本改订关于吉长铁路的协约与合同。也就是说，可以采用中国借款合同中对日本最有利的各条款，作为改订合同的基础。在进行此项条约的交涉时，日本在第

一次提案中曾要求:“第七条　中国政府自本条约签订之日起,将吉长铁路的经营管理委任日本国九十九年。”但未得中国同意,而作了象上述条文那样的变更。日本方面的意图实质就是取得经营管理的委任。本条约第二项规定:“将来中国政府,将较现在各铁路借款合同为有利之条件给与外国资本家时,依日本国之希望再行改订前项合同。”就是说将来中国给与外国资本家以有利条件,日本据以提出要求修改契约时,中国不得拒绝。并且条件的有利与否系以债权者的见解为转移,即使是对中国有利的条件,如果也为日本所欢迎,也可以进行修改。也就是说,倘若将来中国给予外国资本家以有利条件,而日本得根据希望予以均沾时,当修改吉长铁路协约和契约之际,只要日本认为是有利的条件,就可以在借款契约规定的范围内,完全加以引用。总之,创立新的条件虽然不可能,但是引用当时所存在的借款合同规定事项中一切有利条件则是可能的。

这样一来,当时中国与外国资本家签订的各铁路借款契约中何者是最有利的,自然就是问题的所在了。当时,中国的铁路借款合同中主要的有十四个。其中具有最有利条件的是正太铁路借款合同。沪宁、宁湘、海兰、沙兴以及京奉各铁路借款契约次之。其他借款契约中也都包含被认为是有利的条款,但这些几乎都可以包含在上述合同之中。因此,修改吉长铁路协约及合同时,自应以最有利的正太铁路借款合同为主干,摘取沪宁、宁湘、海兰、沙兴以及京奉各铁路合同中为正太铁路借款契约所没有的有利条款,或较正太铁路借款契约有关条款更为有利的条款。

正太铁路借款合同最为有利之处在于,在该合同的一部分之营业合同中规定,该铁路的指挥、管理和经营必须委任于资金供应者俄华银行;中国政府只限于责令督办大臣监督本铁路,不象一般铁路借款合同那样,任命铁路专职局长行使管理监督之权,这也是

有利之点。实际上该铁路的干部均为外人，技师长统辖铁路一切业务，恰似一般铁路的局长兼技师长。只是有这样的规定，即督办大臣得委派代表，并授与掌管各项事务的全权；但是，其势力是微不足道的，只不过是把技师长的报告转达给督办大臣的程度而已。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第三节,第一项

## 日本外务大臣大隈重信致驻华代办小幡酉吉函

(1915.9.20　机密第181号)

关于根据南满洲东部内蒙古条约〔即日本提出廿一条无理要求后军阀政府与日本签定的条约，通称民四条约〕第七条从根本上改订关于吉长铁路协约一事，近来本大臣曾不断地与铁道院、满铁等方面进行商议，并命吉长铁路内垣会计主任秘密回国，亲自听取他的报告。结果，已根据：应由日本方面负担吉长铁路的全部修筑资金；按这一目的，日本方面支出中国方面对吉长铁路投资额大约二百八十五万日元；应主要仿照正太铁路营业合同的办法，到上述借款偿清为止，由满铁派出委员组成吉长铁路的领导机构，以代办该铁路的指挥、经营与营业；并仿照中国铁路借款合同中对资本家最有利的正太铁路借款合同与营业合同，以及沪宁铁路借款合同等合同中对我方最有利的条款等基本精神，草拟了如附件甲号抄件所载的修订案，并经阁议决定，即根据此修订案向中国政府进行交涉。故希贵官将此修订案提交中国当局，然后参阅此修订案的说明书（即附件乙号抄件）与中国当局慎重交涉，以期迅速着手修改有关该铁路的协约。其次，根据最近归国的吉长铁路曲尾技师长私下谈称，该铁路的中国当道人士已经预料到，这样进行修改的结果，必将由日本方面承担该铁路的全部修建资金，并且代管该铁路的营业，希贵官知悉此事。另外，关于本修订案中的利息与实收额，希暂时放置不作规定，日后有必要时再定。再者，现在正在

进行商议，根据需要，满铁可随时派川上理事或适当的社员，前往贵地，以便说明此项问题，此点亦望知悉。特此通知。

再者，由于修改原有的吉长铁路有关协约，结果满铁与清政府邮传部根据该协约，而于明治42年8月18日签订的该铁路细目合同，当然亦须修改。因此，当上述各协约修订后，满铁直接与中国方面进行关于修订细则合同的交涉，尚希贵官知悉。

〔下略〕

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 日本外务大臣石井致驻华公使日置电

(1915.12.4　　第661号)

关于第667号贵电之事，本大臣认为很有道理。因此，经与满铁总裁商洽，决定暂派川上理事前往贵处。本大臣9月20日机密送第181号函通知贵官的关于修建资金、遵照正太铁路营业合同等原则问题，希贵官与中国当局谈妥之后，即交与川上理事处理。另外，川上赴贵处的日期，将由该理事直接同贵官联系。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 吉长铁路协约改订会议

会议是从1916年2月21日起于北京交通部举行的。会议一开始就成为问题的是，改订协约的原则问题。即日本方面代表主张，应在决定由满铁代办经营吉长铁路这一基本方针后，再讨论枝节性条款。这是因为，改订本协约之所以提到中日协商过程中来，完全是为了要通过满铁代办经营，以达到设施完善，运营圆滑。也就是说，吉长铁路不过是从满铁线终点长春起至吉林为止的总长仅八十英里的地方铁路，如果不与满铁连接，很明显，在经济上就没有发展的希望。但是，该二铁路管理系统不同，在各自的方针下

经营,列车的接续,客货的联运,直通运费的制定,铁路与客货关系统一等许多重要经济问题,两铁路持有互相背道而驰的意见。货客的不便不利自不必说,可以看到,吉长铁路经济上的发展是很困难的。倘如从此满铁代办经营该铁路一事实现,上述各问题即可容易解决。同时比它的独立经营时代,既可节约经常费用,又可因客货的增加而增加收入。满铁也将因此受益非浅。尤其是在将来修筑吉会铁路那一天,就更有必要把吉长铁路收归在日本权限之下。因此,这一要求从一开始就是日本代表所丝毫不能让步的带有决定性的主张。对此,中国方面代表根据以下理由,无论如何也不同意日本方面代表提出的原则决定:日前签订关于南满洲及东部内蒙古之条约时,中国方面曾拒绝了日本方面提出的关于委任吉长铁路管理权九十九年的要求;所谓吉长铁路的指挥、经理以及营业由满铁代办,其内容必然与委任管理权相同,而管理权的委任即铁路主权的委任。何况,日本政府对于由日置驻北京公使向中国外交部提出的如前所述按正太铁路借款契约标准拟定的改订协约草案,曾经主张可按四郑铁路借款契约标准改订。在这个原则上,两方的主张不容易达到一致。日本代表声称,两国代表意见不能一致,就不得不转归日华两国政府进行国际争议。如3月29日的第五次会议,整个会议就呈现出中止的气氛。然而,如果会议一旦中止而再次酿成外交问题,在外交交涉中中国代表的主张又通不过,竟同意了日本的主张,则中国代表的面子就成了问题,因此,中国方面代表不愿中止会议。但在此期间,中国方面代表曾咨请外交部给予指示。而外交部的意见反映了当时局势困难的状况,认为即使力争也恐难奏效,移归外交机关进行,估计也不过是同样结果,所以,还是应由代表在会议上设法解决。在4月15日的第六次会议上,中国代表遂提出让步案,该案主要内容是:"中国政府鉴于南满铁道会社经营南满铁路成绩良好,特将吉长铁路委托南

满铁道会社，在借款期限内代为经营营业。关于重要案件自应与中国政府任命之局长协商处理。”还列举了铁路经营上的各种事项的九项条款。总之通过这个方案从根本上决定了吉长铁路由满铁代办的问题，只是中国代表提出的方案中有：“……委托南满铁道会社代为经营营业，但日常重要事务必先商得中国政府任命之局长同意后处理”这样的字句。日本方面则认为，既是委托满铁代办，而又需要取得中国政府任命之局长同意，这就在实际上不可能收到代办的实效，同时也意味着并不完全允诺代办，于是在第七次会议上提出删除“经同意后”的字样的要求。中国方面认为，对重要事项的同意权都要放弃，就等于完全无条件地承认满铁代办，因此希望把“同意”改成“商妥”或“协商”。然而，这一有关原则的问题迟迟未获解决，在6月14日第十次会议上，日本代表放弃了最初的主张，建议逐条审议本契约草案，在这中间附带讨论尚未解决的原则问题上的条件，以利谈判的进展。

〔中略〕

委任满铁代办经营这一原则问题和满铁为此任命职员、被任命的职员具有何种程度的权限这一问题，看来好像是两回事，但在实质上有着密切的关联。在日本政府提交给中国政府外交部的正式方案第二条，在原则上规定：“本铁路的指挥、经理和营业应由会社代办。”在方法上规定：“会社为了上项目的，应选任必要之干部。”关于干部的权限则规定：“干部应决定进行铁路营业的组织；对本铁路的从业员有任免的全权；并按事先呈报政府的规划，确定从业员的工薪；干部为了铁路的营业和线路的建设、保养或修缮，可订立一切契约和购入材料；干部应规定运输费，收领各种进款，支付营业费。”从上述就可以了解干部的权限。在协约改订会议上，当原则问题尚未解决时，中国代表主张删除“经营代办”这一字义，而代之以“得掌握等于代办经营之实权”，这里边部分地是指任

命干部而言。而在规定干部权限上最成为问题的是，中国代表主张这些经满铁任命的干部，在决定重要事项时“应同中国政府任命的局长协商处理”。日本代表则认为，满铁任命的干部同局长协商后如果不能妥协而呈请交通部批示的话，则最后决定权仍在交通部之手，这样就难以收到经营代办的实效。局长对吉长铁路全部业务具有监督权，一旦满铁任命的干部有违背契约条款或损害中国利益的行为，完全可以通过外交机关向满铁进行交涉，或敦促本人反省，只要采取这样适当的措施就够了。然而中国代表仍坚持如下主张，即对于代办经营可予以让步允诺，但并非无条件的委任，根本问题在于，通过何种手段实行中国政府所保有的监督权。

满铁早就研究过干部组织如何安排的问题。代表满铁权利的机构，很明显，应根据干部规定的业务组织任命局内各课主任和其他人员；但从实际作用上看，是在各主任之外另设干部，还是让干部兼任局内各部主任，这一问题难以解决。这个问题，中国方面也了解日本方面的意向。日本方面的正式提案只有干部的规定，干部持有的职权并不明确。日本方面最初打算设一代表满铁权利的总负责人，统辖其下边的运输、经理、技术各主任。也就是该总负责人是执行满铁对吉长铁路全部权利的机关，它一方面统辖各主任；一方面站在满铁和局长之间担任交涉。另外还有一个想法，就是把运输、经理、技术各主任组织为一个干部“合议体”，执行根据合同而来的满铁全部权利，从其中选一总负责人任“合议体”议长，具有最后决定权，并代表干部对会社和局长进行交涉。这样的干部组织自然不是业务执行组织，但由于干部实际上担任着业务，干部组织就同业务执行组织有着密切关系。在第十四次会议上，川上代表反映了日本政府的上述意旨，向中国代表提出如下条款："会社为了前条的目的，选任日本人三人分任技师长、会计主任及运输主任等职，其工薪由会社规定。会社在前项主任中选一人为

代表，使其执行本契约范围内的会社的权利义务。”在列举代表权限的条款中规定：“关于重要事务，会社代表或各主任应事先同政府任命之局长协商后处理之。”对此，中国代表认为，各主任的工薪由会社任意规定，等于抹杀吉长铁路管理权在中国这一事实，因此不能同意；在条款中列举代表的权限有伤中国体面，也不能同意。日本代表在第十六次会议上，同意删除列举权限的条款，三主任的工薪改为由中国政府同满铁商定。同时考虑到关于重要事务当满铁代表或各主任同局长不能达成协议时，规定“应由双方分别报告交通部和会社，由交通部和会社之间决定之。”纠纷已久的问题已有端绪，并由此而自然解决了存在于两者之间的原则上的问题。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十章，第三节，第一项

编者注：这一交涉是中国政府交通部与满铁之间进行的。中国方面代表是交通部参事权量、陆梦熊，佥事陈斯锐，吉长铁路局长虞愚；日本方面代表是满铁理事川上俊彦，随员镰田弥助、岩永裕吉、牛岛吉郎。在这一交涉进行期间，袁世凯死去，交通部改组，裁减大量人员，但除陈斯锐外，其余几个代表继续留任担任交涉之责。

## 满铁理事川上致满铁副总裁电

(1916.2.21　第14号)

今日下午在交通部内召开了关于修订吉长铁路协约的第一次会议，在原则性问题方面，主要讨论了关于由我方代办经营问题。中国方面主张：如果只是将吉长铁路全部修筑作为满铁贷款；或者采用满铁推荐的日本人为运输科长；或者按满铁要求改善吉长与南满铁路的联络等问题，也许能够同意，唯独由满铁代办经营，实在不能应允。对此，本职已从政治、法律、经济三方面反复说明了我方主张，并批驳了对方的主张，最后还要求其重新考虑。下次会议预定26日下午召开。请通过满铁东京支社报告外务省。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 日本外务大臣致驻华公使电

(1916.3.13　　第81号)

关于修改吉长铁路协约问题，据闻中国方面的主张是，大体上以四郑铁路合同为标准，看样子只想使该合同稍做有利于我方的修改。贵官亦了解，南满洲与东部内蒙古条约第七条的精神乃在于，中国已有的铁路借款合同，不论是正太还是沪宁，以合同中规定的一切事项对我方最有利为标准，据以从根本上修改吉长铁路协约。然而，中国方面竟然任意限制作为修订标准的合同的选择范围，并企图只以仿照浦信铁路合同签订的四郑铁路合同作为标准，这不能不说是已经完全抹杀了上述条约的精神。我国政府为了通过修订此项协约以彻底改变我国对吉长铁路的关系，才在不久之前由内阁会议做出决定。因此，无疑的必须遵照本大臣去年9月20日政机密第181号函所示修订案的精神，坚决贯彻我方的主张。但是，中国方面的态度既然已经如此，现在如不仰赖贵官的有力援助，则本大臣认为，满铁方面无论如何努力，也终难使对方接受我方的原则性主张。为此，深望贵官一方面要极力援助满铁方面；另方面从背后向中国当局严厉说明我方意图之所在，迫使其迅速接受我方的主张，并使此项交涉得到进展。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 日本外务大臣致驻华公使函

(1916.5.8　　机密第80号)

根据日前满铁提出的关于此件的第二次会议记录，中国方面委员曾谈到：既然在南满洲及东部内蒙古条约第七条内没有“最为有利的”这样字句，便不能同意日本方面的主张。中国方面的这种主张，无异于想要无视去年5月16日第285号之12贵电内所

载，在协定该条约时陆外交总长对这句话的说明。可以说，这一说明正是料想到了此点。因与今后的交涉有关，故望贵官私下向川上理事告知上述陆总长说明的经过，以提请其注意。为期慎重，特此通知。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 日本外务大臣致驻华公使函

（1916.6.12　　第95号）

关于修订吉长铁路协约的谈判，双方委员在贵地召开会议的情况，本大臣每次均根据满铁方面提出的会议记录已了解无遗。根据会议记录所载，川上理事在第三次和第五次会议上曾对中国方面委员谈称：中国方面如果应允由满铁代办经营该铁路，我方可以把借款年限略加缩短；还同样地谈称：以中国方面应允代办经营为条件，借款期限一事尽量考虑满足中国方面的要求。查借款期限乃是我方最重视的事项之一，无论如何必须设法坚持我方的原案。因此，为求谨慎，希贵官提醒川上理事，使其不致对此点有丝毫的误解。特此通知。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—919号

## 日本外务大臣致驻华公使电

（1916.10.6　　第398号）

第856号贵电已悉。大藏省方面的意见是，以利息5%、实收额91.5%办妥此事，并无异议，但主张借款总额应大致为600万日元，如果此数目根本不可能得到中国方面的同意，可让步到650万日元。外务省也同意此意见。但是，本大臣的意思是，希望以"按满铁的方案处理吉长铁路借款合同草案中的二、三未决条款"为条件。此点希贵官知悉。上述内容满铁已于10月6日急电川

上理事。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 日本外务大臣致驻华公使电

(1916.11.4　第441号)

根据川上理事致满铁总裁第190号电，据称中国方面有意在签订吉长铁路修订合同之前，将该合同提交国会审查。贵官亦了解，该修订合同早已由南满洲及东部内蒙古条约第七条规定了大纲，现在只不过是要在该大纲的范围内修改原有的吉长铁路协约而已，这完全不同于签订新的借款合同。实际上，已经有了如第936号贵电所述的先例，即最近的中美铁路借款合同，虽然业已修改了原合同中的重要事项，但因该合同是袁世凯时代所签订的，因而并未提交国会审查。因此，本大臣认为，吉长铁路修订合同当然也无须提交国会审查。深望贵官审慎地说服中国当局，以期现在能够立即签订该修订合同。另外，我方虽已在修订本合同时作出了很大让步，但考虑到如果该合同再推迟签字，难保不发生某些障碍。为此，深望贵官费心，设法使之能在目前尽速签订合同。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 满铁理事川上致满铁副总裁电

(1916.11.29　第220号)

本职于11月24日以第217号电向您报告的关于林公使与许总长的会见，由于某种情况尚未进行。但是，合同草案已于一、二日前通过了国务会议，将于本月29日送交国会，预定于本星期内即列入众议院的议事日程。预定届时将该问题列为秘密会议议程，由许总长亲自出席说明。最近，许总长已将合同草案的说明书事前分发给各议员，并招待他们进行恳谈，等等，正一心一意地为

本草案的通过而努力。并且，张司法总长、范教育总长、谷农商总长也在辅助许总长在议员中进行说服。中国政府方面已声称，估计在本周内，众议院必能通过。此话固然难以骤然相信，但是，从日本最近对中美借款问题的态度以及其他事情来考察，中国政府现在是处于不能不特别尊重日本意图的立场上，故上述交通总长的努力，有理由认为是很真实的。因此，我认为也许果真能意外容易地通过众议院，继之在下周内再得到参议院的赞同，而达到签字的阶段。特此密报，请知悉。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 中国交通部致日本驻华公使函

(1917. 3. 17)

迳启者，查改订吉长铁路借款合同一案，业经两国委员将草案议毕，在前依据本国法律，凡国库有负担之契约，须经国会议决。此次增加借款确系国库有负担之契约，因于5年11月间提交院议。兹准众议院咨称：此案大体成立，惟第一、第三等条应由政府再行磋商修改，等因。查草案第一条第三项年限过长，拟请修改；又第三条本路之指挥、经理、营业权委托南满公司代行一节，拟重行商议；其他与第三条之目的生相互关系者，拟一并酌量改正。此案本应由本部委员与川上委员等从长计议，因于本年1月30日电询川上委员。嗣据复称：社务繁忙，未便急速反连〔京〕，如系吉长一事，希与日本公使面议为望云云。除已由本部委员与贵代理公使面商一切外，用再函达，敬希查照。至应如何商改之处，拟请示复后，再行择日会议为荷。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 日本驻华公使林复交通总长许世英函

(1917.3.27)

敬复者，阁下本月17日来函提及的修改前已由两国委员商定的吉长铁路合同修订草案问题，已经详悉。但是，修订吉长铁路合同一事，乃系基于大正4年5月25日所签订的南满洲及东部内蒙古条约的当然结果，不仅如此，上述修订草案系两国委员各自遵照本国政府的指示，慎重商议，花费九个月之久的时间才商定者，现已再无修改的余地。但因近来贵总长及贵国委员基于尊重国会意见的精神，多次极其热心地恳求修改，并且最近特以公函提出此事，因此，本公使已将阁下来函内容详细报告我帝国政府。今日接我帝国政府指示，如贵国政府在修订方案之中除年限一事外，其余按两国委员所商定者均毫无异议，则我帝国政府也将顾及两国邦交之大局，同意将第一条的年限缩短十年，亦即改为三十年，希阁下了解此事。再者，我帝国政府之所以决定作出上述让步，完全是格外通融的措施，故望贵国政府亦应充分谅解此点，然后根据尊重条约义务和坚守国际信义的观点，设法仅修改上述年限即迅速签署修订合同。再者，签字日期决定后，烦请阁下预先通知为盼。特此敬复。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 日本外务大臣本野致驻华公使函

(1917.5.11　　第371号)

第575号贵电已悉。日前权量来我国时，该人曾向小幡政务局长恳求：在吉长铁路合同草案之中，日本方面除缩短年限以外，关于代理经营的问题，是否还有考虑的余地。据闻政务局长已明确地答复：日本政府连对缩短合同年限一事尚且极端感到为难，只

是因为特别考虑到中国方面的立场，才像致贵官的第 265 号电所谈，勉强地决定了让步，因而日本政府已再无商量的余地，当然，代理经营一事也就不能允许做任何修改。而在其他方面，绝无吐露像权量所谈的内容。故如贵官来函所言，权量的说法，本大臣认为，不外是有某种企图，或者是出于某种误解。因此，希将上述情况充分向该人表明，说服他能按致贵官的第 265 号内容，尽速将此问题了结。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 340—920 号

## 交通部委员权量致日本驻华公使函

(1917.5.28)

迳启者，查商改吉长铁路借款合同草案一事，本部前以仅缩短年限十年，而其余各条不加修改，未免尚有遗憾，曾经函请贵公使知照芳泽参事官开始再行商议在案。旋准贵公使函开，接奉帝国政府训令，允将第一条之年限，缩短年限十年，即改为三十年，全出于格外通融之措置，由尊重条约上之义务与昭著国际间之信义观之，务请仅就年限一层修正，等因。查此案前即允定减缩十年，极感贵国政府和衷协商之至意，惟其余各条不加修正，在贵国政府固有不得已之苦衷，在本部办理此案则大有种种之困难，此中情形当为贵公使所谅。为此，拟将原草案，除借款还清期限，即查照前函改为三十年外，其第三条及与第三条有关系之第四条均请稍加修正，庶本国国会方面易于疏通，至其主旨与原案既相差不远，想贵国政府必能顾全解决。相应抄录本部拟改两条，函请贵公使查照见复是荷。

计 开

第三条　政府因公司经营南满洲铁路成绩卓著，特以本铁路在借款期限内，商请公司帮同局长经理营业。

第四条　政府因前条之目的委托公司选任日本人三人为主任，充当工务主任、运输主任及会计主任各职，各主任之次各以中国籍一人为副主任。

前开日本国籍各主任之俸给，由政府与公司协定之，就职之先应由公司将其姓名、履历通知交通部，更换时亦同。

公司得于本条第一项所开主任中，选任一人为代表执行本合同范围内公司之权利义务。

凡重要事务，公司之代表或各主任必先与局长协议后处理之；若不能议妥时，由双方分别报告交通部及公司，由交通部与公司决定之。

本铁路一切收入支出其票据均须经局长会同签字方生效力。

运费之制订及减免以及各项条规之制定，非先与局长协议后，不得宣布。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—920号

## 交通部总长曹汝霖致日本驻华公使函

(1917.8.7)

敬复者，前于7月26日接贵使函称，改订吉长铁路借款合同一案，恳请从速签字，等因。查此案交涉已久，自应速行解决。前准贵公使函称：以不修改第三条为条件，愿将四十年改为三十年。兹本部鉴于两国交谊及前后经过情形，应允照此定议，希知照原议委员来京结束，并续商借款细目。其字句上间有未妥之处，届时一并双方议定，以求适当。专此奉复。

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—921号

编者注：吉长铁路借款合同及吉长铁路借款细目合同于1917年10月12日签定，见《中外旧约章汇编》，第2册，第1294—1311页。

## 4　吉长铁路在满铁人员操纵下负债累累

### 满铁理事长致日本驻华公使电

(1917.12.17)

根据吉长铁路借款合同已选出三位主任如下，希能按规定令他们就任，因此深望贵官立即将此事通知中国方面。并望贵官费心，能一并让中国当局向吉长铁路局长发出准备在规定日期办理移交铁路的命令。特此恳托。详情另函告知。

运输主任　村田悫磨　兼满铁代表

工务主任　丸山芳树

会计主任　和地永辰

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—921号

### 日本驻吉林领事致外务大臣本野函

(1918.1.8)

1月7日由吉林商务会、吉林农务会、吉林工务会、吉林教育会、绅董公所等各团体以及属于吉林省议会的人们，在吉林农务会内就满铁接管经营吉长铁路问题召开了联合大会。到会者二十八名。当天在会上，首先由农务会及省议会方面宣读了来自吉长铁路管理局多数局员的报告，另外还同时宣读了由该管理局局员等提交给省议会的意见书。上述两个文件均指出：关于此次接管，管理局长阚铎竟采取了独断措施，如去年10月10日下午六时所签订的条件，对中国方面是苛虐绝伦的，特别是今年1月1日在满铁进行接管的同时，还同意其改组该铁路管理局内部机构的要求，超越了原订协约的范围，将一切权力交给满铁方面，甚至连中国政府及该局长所应保留的权限，也都不当地使之由满铁方面所掌握。根

据上述卖国行为，要求撤换该局长并严加监视，还要求取消关于接管的签字。看来，其议论多半出于对协约文字的误解或歪曲。在上述7日的会议上，根据决议已向中央政府、吉林督军省长和吉长铁路局阚局长发出如下函电：

一、致中央政府电

前与南满公司订定吉长铁路借款合同，国家主权已多丧失，唯既已由财政、交通两部签字，人民虽然不满，也只有忍泣负痛，冀获补救于将来。然而观该合同全文之意义，政府所派阚局长原有管理全路之责，南满公司仅能选任三名主任，掌管运输、会计、工务三部门的工作，此具载于合同之内。南满公司的日人代表何竟得以提出草案骤变局制，私将总务处范围内的事项亦均命隶属于南满代表的管辖之下，而使局长空享虚名，毫无管理之实权？人民闻之，愤懑不已。然而阚局长竟自甘放任，在默契之下一任南满代表攫取权利，令其为所欲为，实属渎职。因此，希望先撤免阚局长，然后另派妥善人员，命之遵照该合同的规定，妥订履行，除此以外的权利，丝毫不应许与。并且希望电令新局长，在双方磋商未妥之前，不准交代接管，以期维持主权。铁路乃人民命脉之所系，吉林之存亡，唯在此一举，临电翘企，不知所云。（致北京国务院、交通部、外交部、西堂子王总理）

〔下略〕

中国社会科学院经济研究所藏档，第340—921号

## 吉长铁路管理局组织机构表

- 吉长铁路管理局(在长春)
  - 局长室
    - 文书课
    - 调查课
    - 监查课
    - 稽核课
    - 警务课
  - 满铁代表室
    - 运输处
      - 营业课
      - 运转课
    - 工务处
      - 工程课
      - 养路课
    - 会计处
      - 计理课
      - 材料课

《满蒙全书》,第五卷,第 114 页

## 有关吉长铁路的筹备费

(一) 对前任局长权量的慰劳金

(权量在吉长铁道借款契约签订之际,曾给我方以方便)

(1) 交付额　　10,000元

(2) 交付日期　大正 9 年 11 月 30 日

(二) 对该局长的贷款

(1) 金额　　20,000元

(2) 贷款日期　大正 10 年 6 月 27 日

(3) 利息　无利息

(4) 期限　五年

(但因同情该局长最近的困难,大正 15 年 7 月 14 日已将借据

返还，免除其债务）

（三）对现任局长魏武英的慰劳金

（1）交付额　　10,000元

（2）交付日期　大正13年5月

（文书课临时费）

满铁总务部外事课：《筹备费调》，打印件

## 《东北四路负担南满债款节略》摘录

查吉长路线，在前清光绪二十四年，政府与华俄道胜银行订定建造东清支路合同时，即在俄人计划之中。二十九年催订草约，吉林将军长顺拒之，奏请自办，因日俄战起，议遂寝。日俄战后，清政府与日本签订有关东三省事宜正约三款附约十二款，其会议节录内载长春至吉林铁路由中国自筑，不敷之款，允向日本贷借，以半数为度。光绪三十三年订定收买新奉暨自造吉长条款，翌年协定新奉吉长续约，计吉长借款日金二百五十万元，年息五厘，折扣九三，期限二十五年，总工程司总会计须用日人，即从事建筑。迨民国四年，因日本提出二十一条关系，中国政府因与改订借款合同，连前借款在内共借日金六百五十万元，年息五厘，实收九一·五，期限三十年，以本路财产及收入为担保，第十一年起开始还本，期前不得全部清偿，期内委托公司代为指挥经理营业，并任日人充运输、工务、会计三主任，就中选一人为代表，执行合同内公司之权利义务，每年净盈以二成分配于公司。七年一月日员来局行交代礼，自是管理实权悉操外人之手。至民国十七年六月，照约开始还本（依照合同应每年付息二次，自十一年起每年还本二次），截至十八年终止，业经照约付息二十四次，还本四次。故现欠债本日金五百八十五万元，推算至合同期满日止，共应付本息八百五十五万五千六百二十五元，此本路建筑资金之借用情形也。此外尚有八十磅

钢轨垫款一项，其起因实缘本路满铁代表以南满路存有换下之八十磅旧钢轨甚多，拟将此项旧轨售与本路，以便分年更换，并曾列入十一年度预算，预定先换二英里。当时局方坚持反对，遂未实行。迨十五年吉敦新线成立，代表以本路设备不全，于六月间根据吉敦承筑合同以公函提出急应改良之端五项，其第一项即为更换本路八十磅钢轨，对于所需费用日金一百万元，谓可根据吉长借款合同第十八条向南满商借。十五年七月魏前局长以吉长、吉敦两路本线均用八十磅钢轨而侧线则用换下之六十磅旧轨可交受其利。遂以吉长、吉敦两路名义，呈请张上将军暨交通委员会核示（时东三省与中央脱离关系），并声明吉长需用之轨向汉阳铁厂订购，至同年十月始奉张上将军暨交通委员会批示准予备案，但事实上本路于十五年六月致函南满铁道会社请其拨借日金一百万元，用备换轨之用，至同年十一月代表函称，接得南满本社来信谓，所需八十磅钢轨可由南满供给，其价款则可以挂帐形式处理之，旋以东三省取消独立，南满要求须由交通部订立借款合同，始肯拨借。延至十六年十二月以吉长新轨已向三菱订定交货在即，代表函催将借款问题速为解决并谓交通部借款合同未成立以前，所有南满代吉长垫付三菱之轨价作为挂帐，按年九厘行息，每半年付息一次，如有未付利息，作为复利计算，云云。此项条件提出后，本路延至十七年二月钢轨收到无力付价，始函复承认此项钢轨由南满会社邀请三井洋行与三菱商事会社投递标单，于十六年十月二十一日在大连开标，至十一月二十一日始由代表提出回议笺，以每吨日金八十八元二角九分之代价，交由三菱承办，经魏前局长签准回议笺后，即以吉敦名义与三菱签订合同。至十七年二月间分四批交到，共价日金九十万零七千六百九十七元八角八分，均由满铁按原约条件先为垫付。截至十八年十月六日计积欠利息十二万八千一百三十六元一角八分，推至同年十二月底计积欠本息一百零五万

八千零五十四元八角一分，此项价款请求书第一、二两批已经魏局长签字盖章，第三、四两批虽经签字尚未加盖局章，至所有三菱收到轨价收据已经代表交来，尚有试验费一千九百五十二元七角二分单已开送未予核付。

上述二款，均系本路欠付满铁债务，此外尚有交通部以本路余利抵借满铁债款一项，系在民国十一年十月二日交通部向满铁公司借款日金五十万元，期限二年，年利九厘五毫，以期限之内之本路盈余为担保，每月偿还二十四分之一，如期内不能偿还，应以同一条件续订新约。迨民国十三年九月三十日期满本息未能付还。至十四年五月三十一日止共积欠本息日金六十三万二千四百七十六元八十五钱，乃将其中之六十万元日金展期，并续借日金四十万元共为一百万元，尾欠三万二千四百七十六元八十五钱，于八月十日遵照部令由本路以现款代为拨付，订立新约自五月三十一日起以一年为期，年利九厘，仍以期内本路盈余为担保，按月均分偿还，如期内不能偿还，应以同一条件续订新约。十六年五月三十日交通部又以本路余利向满铁抵借日金四十万元，年利九厘，连前共计日金一百四十万元，此项欠款利息于民国十五年十二月二十八日由本路付给一次，计日金九万元。十七年四月十二日又由本路付息日金九万元，嗣迭准满铁公司函请付息，惟因路款支绌，未克照付，现共欠本利日金一百七十二万三千六百零五元三角九分，若依满铁以复利计算应为一百七十四万八千三百八十五元五角七分。

东北交通委员会档案：《东北四路负担南满债款节略》，油印本

## 吉长铁路局长郭续润副局长齐联墉呈东北交通委员会函

(1931.5.4　第113号)

为呈报事：本年四月二十日，准职路满铁代表第六十八号函开：查按年还款之本年度内应行支付满铁借款本利，去年十月二十

二日届期第二十六期本利，方于本年三月三十一日付清。乃入本月营业进款锐减，且银价犹是低落，欲偿还日金债务，实要二倍有二之银元。因此，本月二十二日应付第二十七期本利，以目下营业之成绩观察，到底为难。谨按合同第一条第六项，应请政府替代本路支付。至应如何支付，并烦函达南满洲铁道株式会社知照，等因。案查满铁借款合同第一条第六项载称，政府保证本借款本利之支付，如该铁路对于本金之偿还或利息之支付，有迟误时，须依照公司之通知，由政府直接支付公司；前项通知之后，如政府不能筹还属于支付迟延之本金或利益时，应将本铁路及一切产业交公司暂代管理，俟迟付之本息还清，仍交还政府管理，倘所欠本息无多，可通融展期，惟不得逾三个月之久。又查合同第八条载称，本铁路之营业收入，有不敷经费之支给时，政府须供给必要资金，如政府不能筹措，应加相当之利息，由公司借入，但该借入款，至收入超过支出时，归还公司，等语。统观合同条文，细加考究，第一条第六项虽有暂代管理一语，而于借款还本付息愆期之时，尚有展期三个月及由公司借款等规定，不无回旋余地。当由职局于四月二十七日致函满铁会社，略称自局长到任后，对于应还本利，极端重视，总期遵守合同，到期付款，以维信用。经拟具收支适合办法，对于员役之裁汰，浮费之节约，材料之省减等，催令贵中川代表早日实行，以为到期支付本利之准备。孰意一再抗违，置之不理。例如，薪金一项，月支六万六千余元之巨。本年一月华员六百九十六人，薪津三万一千六百余元，每人平均四十五元，日员五十六人，薪金三万四千九百余元，每人平均六百二十四元。中川处长月支二千余元，比较薪级最高之局长超越三倍有奇。即此一端，可概其余。此外，旅费之浪支，材料之浮冒，无不如是。试观十八、十九两年份经费之支出，每年均在叁百数拾万元，每一公里平均二万余元，为我东北自营各路所未有。滥费不许我纠正，亏累即责令代偿，揆之

吉長鐵路管理局 呈 [illegible]

| 事由 | 擬辦 | 批示 | 備考 |
|---|---|---|---|
| 呈為[illegible]市[illegible]代表兩路滿鐵借款第二十七期本利[illegible]大洋 附<br>付款[illegible]局[illegible]會計[illegible]科 [illegible]支出 | | | |

收文 字第 6421 號

1341

呈為呈報事。本年四月二十日准[illegible]路滿鐵代表第六十八號函開，[illegible][illegible][illegible]之
本年度內應行支付滿鐵借款本利，去年十月二十二日[illegible][illegible]之第二十六期本利，
乃於本年三月三十一日付清，乃入本月[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]且[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]
[illegible]金貸款[illegible][illegible][illegible]有[illegible]之[illegible][illegible][illegible]式本月二十二日應付第二十七期本利，以[illegible]
[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]合同第一[illegible]第六項，應請政府轉代本路支付。
[illegible][illegible][illegible]支付[illegible][illegible]南滿洲鐵道株式會社[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]合同第
[illegible]義六項[illegible][illegible][illegible]付保證[illegible][illegible][illegible]本利之支付[illegible][illegible][illegible][illegible]對於本年之[illegible][illegible][illegible]
之支付，有[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]公司之通用[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]付公司[illegible][illegible][illegible][illegible]之[illegible][illegible]
[illegible][illegible][illegible][illegible]於支付[illegible][illegible]之本金及利息時，[illegible][illegible]本[illegible]路[illegible]　[illegible][illegible][illegible][illegible]公司
代[illegible][illegible][illegible][illegible]付之本[illegible][illegible]的[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

不得逾三個月之久，又查合同第八條載明本議詳之營業收入有不敷[illegible]之支給

時，政府須供給必要資金，但政府不能為無息加借之利息由[illegible]借入，租[illegible]

無須收入超過支出時歸還公司等語，就概合同條文總觀，考究第一[illegible]第六項[illegible]

暫代管理一語，而於借款還本付息兩期之時，尚有延期三個月及由公[illegible]

定不能逾過歸還時期，當由[illegible]歸於四月二十七日致函滇省會社，今[illegible]日[illegible]長[illegible]

於無論本利概須乘照期遵守合同，到期付款，以維信用，詳[illegible]具覆，文遵令[illegible]

於義役之裁法淨賣之總額，付公司之百分等保合資中用代表早日實行，以為[illegible]

付本利之總額以裁一再核算之不規則，如滇幣一萬月支須萬餘千餘元之額

年一月至廿六百九十六人，清准參萬參千餘百餘元，每人平均錄拾伍元，計且五十

六人，實除參萬肆千貳百餘元，每人平均陸百貳拾肆元，中間最長月支貳千餘元，計

皆將發票爲之時，就繳總三倍有奇，如此一項可徵其餘。此外該員之消耗材料之[illegible]
計算不約是式，額十八十九萬元，合計實之支出，每年爲七多百數拾萬元，每公[illegible]
平局式萬餘元，爲該東北自營各路所未有，此費不許另外正納，該部曾令[illegible]
核飭，何等浦千，備本項行局局務行本係之局定繳請實行經費會中此代表[illegible]
照發局撥員遵政方數早日實行，轉使收支適合，該局長方能[illegible]之[illegible]
理由該部令先關局，速局撥支後所有關局費款第二十七項本關[illegible]
局長由局爲前會社加照各地出，以合會文是由印局

此令

註：令遵照

北京交通委員會



中華民國 年 月 三十 日

情理，何得谓平。倘欲履行到期即付本息之规定，应请贵会社严令中川代表迅速依照敝局裁员减政方策，早日实行，俾使收支适合，敝局长方能担负到期付款之责。相应函复，即希查照办理见复。去后，所有满铁借款第二十七期本利到期未能付款，暨职局去函满铁会社知照各情由，理合备文呈报。

东北交通委员会档案

# 四、阴谋攫取吉会路权

## 1　日本攫取吉会铁路的阴谋活动由来已久

### 满铁声称日本重视吉会路是因受到俄国计划的刺激

把吉会线这条路作为重要路线而予以重视，打算敷设铁路的计划，始于所谓1896年9月8日签订的《喀西尼密约》。其中第一条规定："由海参崴至吉林省的珲春府，再向西北至吉林省城"修筑铁路。〔中略〕《喀西尼密约》流传到世上的前一年，即1895年，俄国政府已决定在满洲敷设铁路。同年春，由国境东西两面派遣技师对将来的铁路路线进行过预备踏勘。从1895年到1901年，地质学者亚乃耳脱踏勘了吉林、敦化、延吉、珲春这条路线，这虽然不是直接以铁路路线的踏勘为目的，却是以地质以及矿物调查为目的的。中东铁路的实际路线和当初《喀西尼密约》中出现的路线不同。尽管如此，俄国曾重视过从吉林直接到达日本海的路线一事并没有改变，即1902年，中东路的南满支线竣工不久，曾计划敷设长春、吉林间的铁路。1903年9月14日，俄中之间缔结过《关于吉长铁路预备协定》。〔中略〕

日本把吉会间的路线作为向大陆发展的路线予以重视，是受到俄国计划的刺激。从军事上的观点，日本早就有过这样的打算，即把这个新交通路加到已有的两线——经由海路大连到大陆的一线和从下关经釜山到大陆的一线上，作为第三线。这种打算因日俄战争爆发而急剧表面化。1905年9月，日本陆军为了输送军需品，曾在清津、会宁间和清津、罗南间(外有西湖津、咸兴间)，铺设手推式轻便铁路。从吉会间的路线看来，这就是它的延长线，是早已考

虑过的到达日本海的路线。从 1908 年 4 月起，轻便铁路改由和清洋行经营，除军用外，还运输客货，作为当时北朝鲜陆上唯一的交通机关，它取得了相当的成绩。当时从日本经由黄海到大连的路线，既不安全，距离又远；反之，吉会间的路线，由于日本海有对岛〔马〕、津轻两海峡扼守着，非常安全，由此可以从满洲安全地输入军需物资，而当大陆一旦有事，需要派兵之际，就可以利用该路线从日本国内各地同时迅速出兵，一举冲入敌人腹地断绝其后路，以达到先发制人。另一方面，该路线平时的经济价值亦早为日本所注目。吉会路线横贯南北满中间，当时虽有匪贼横行，治安秩序未臻巩固，但从经济价值方面看却是无限宝库，一旦建成铁路，则在稳定治安、促进地方开拓的同时，以谋林、农、畜、矿各业的进一步发展，该线即可发挥经济铁路的全部机能。特别从它和日本的经济关系来看，从满洲经由北朝鲜以达日本国内敦贺港的交通路，由于通过这条吉会线进入北朝鲜港湾，必将结成更密切的贸易关系。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第五节，第一项，第 2—13 页

## 俄日私相授受吉长路权

在日俄讲和会议上，日本全权代表要求割让至哈尔滨的铁路；对此，俄国全权代表主张以宽城子为分界点。对俄国全权代表的主张，日本全权代表提出如下要求:“如将宽城子、吉林间的支线转让给日本，即承认以宽城子为分界点。”此项要求经俄国全权代表承诺。于是，长春、吉林间的支线被认为是日本的权利。总之，在日俄讲和会议上，日本全权代表不得已而放弃获得哈尔滨、长春间铁路的主张；以此为交换条件而获得了长春、吉林间的支线。而且在 1905 年 11 月 17 日开始召开的日中间对日俄讲和会议的善后会议上，得到中国政府的同意，根据 12 月 22 日签字的《关于满洲

的条约及附属协定》,被完全承认为日本的权利。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第五节,第一项,第 14—16 页

编者注:《关于满洲的条约及附属协定》即《中日会议东三省事宜正约及附约》,其中并无关于长春、吉林间铁路的规定。在《中日全权大臣会议东三省事宜节录》第十九号中有此项规定。但会议录不同于条约,不能依此断定日本已攫取到该项权利。

## 满铁首任总裁后藤新平上任时一段谈话

应将俄国所预定的吉长线进一步延长到北朝鲜的一个海岸,使它和海参崴对抗。除欧亚旅客另当别论外,最低限度应当考虑满洲物产通过日本人经营的铁路输出的方策。

满铁:《满洲铁道建设秘话》,第 8 页

## 陆军大臣寺内正毅致内阁总理大臣西园寺公望函

(1907. 1. 25)

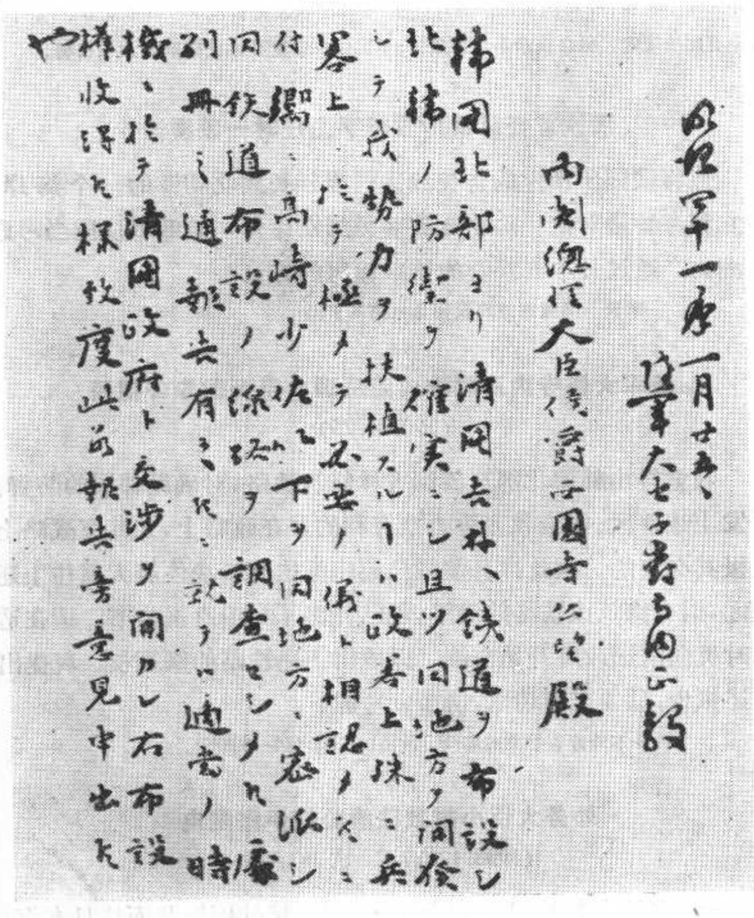
我觉得由韩国北部至清国吉林修筑铁路,对确保韩国的防御、开发上述地区、扶植我方势力是有利的,在政略上,尤其在战略上是极其必要的。因此,日前我已秘密派遣高崎少佐等人前往上述地区,调查修筑该铁路的线路,现已作出了另附之报告书。请在适当时机向清国政府开始交涉,以取得上述铁路的修筑权。现提出上述报告,顺便提出请求,请予以考虑。

日本外务省档案胶卷:S 174,6192. 26,第4—5页

## 外务大臣小村致驻清公使伊集院电

(1908. 12. 27　第 283 号)

一、把吉长铁路延长到会宁,中间连接韩国铁路而达日本海,是帝国政府多年的希望。这次未将此事作为解决间岛问题的一个重要条件,不外是为了不使间岛问题的事态发展复杂化,以免使问题的解决更加困难。然而为贯彻帝国政府多年来的宿愿,显然迟早


明治四十一年一月十五日　陸軍大臣子爵寺内正毅

内閣総理大臣侯爵西園寺公望殿

韓国北部ヨリ清国吉林ヘ鉄道ヲ布設シ
北韓ノ防衛ヲ確実ニシ且ツ同地方ヲ開発
シテ我勢力ヲ扶植スルコトハ政策上殊ニ兵
略上ニ於テ極メテ必要ノ儀ト相認メ候ニ
付嚮ニ高崎少佐以下ヲ同地方ヘ密派シ
同鉄道布設ノ経路ヲ調査セシメ候處
別冊ノ通適報云有之候ニ就テハ適当ノ時
機ニ於テ清国政府ト交渉ヲ開カレ右布設
権收得セラレ様致度此段報告旁意見申出候
也

要向清政府提出此事。因此希望您在开始谈判间岛问题时，先提出此问题。如认为即使此次达不到目的，但总可以为解决此问题预先打下基础，即请采取上述措施。在日清两国关于吉长铁路的修筑问题已大致达成协议的今天，我认为同对方就该铁路的延长线，即吉会铁路问题进行谈判，实际上时机并非不当。如所周知，吉会铁路的线路通过间岛是适宜的。因此，同对方就与间岛问题有关的此问题进行交涉的可能性是存在的。希望您能考虑这些，由您决定是否提出此问题。但，在提出上述问题时，作为修筑吉会铁路的必要条件，可按吉长铁路的先例向对方提出要求。〔下略〕

日本外务省档案胶卷，S 174，6192.26，第 113—114 页

## 间岛协约第六条关于修筑吉会铁路条款成立经过概要

明治 41 年 9 月，帝国政府制定了一般对外政策大纲，确定了对清外交方针，拟定了解决几年来同清国政府间成为悬案的、图们江左岸间岛归属问题的方案；拟定了为调整日俄战后彼此在满洲所发生的关系、解决抚顺烟台以及铁路沿线矿山等五案的方案。庙议决定：当新任伊集院公使去北京赴任之际，给予必要的指示，以便他同清国政府进行交涉。但是，关于彼此间即将签订协定的吉长铁路（吉林、长春间），进而从吉林延长到韩国会宁一事，鉴于把它包括在上述交涉之中毫无达到目的的希望，便决定留待日后解决。

然而，在伊集院公使到任后不久，清国皇帝和西太后突然驾崩；因此，12 月末才开始交涉。在谈判开始时，小村外务大臣特训令驻清公使称：关于我方多年来所希望的延长吉长铁路，在会宁与韩国铁路连接一事，帝国政府所以未把它做为解决间岛问题的一个重要条件，主要的，不外是恐在事态发展上引起纠纷，给解决问题造成困难，但早晚必须经过交涉达到目的。并指示：(一)当此关

于吉长铁路的协议基本达成之际，就其延长线吉会铁路问题进行谈判，不仅并非时机不当；(二)而且铁路线路通过间岛地方是适宜的，因此把它和间岛问题结合起来，大有交涉的余地；(三)即便在此次交涉中难于一举达到目的，然而利用此时机为将来解决本问题打下基础也是必要的；(四)修筑的主要条件，要大致按照吉长铁路的前例，可视会议进展情况，在间岛问题交涉中包括此项问题。12月28日，在清国外务部同军机大臣那桐、外务部尚书袁世凯等，举行了第一次会议。我方先就议案全面地作了说明。其后梁敦彦以署理外务部尚书代袁世凯专任交涉事宜。在以后的数次会谈中，于相互交换意见后，〔1909年〕2月6日，驻清公使在列举我国对各项问题的解决方案，并试图以此为交涉的基础时，作为解决间岛问题的方法，本着我国政府对间岛的领土权归属问题应慎重而公平决定的方针，先从原则上假定该地区属于清国，除提出(一)日韩人的杂居；(二)设置帝国领事馆；(三)确认留居日韩人的财产权；(四)交通通商自由外，又提出(五)将吉长铁路延长到韩国会宁一项。

驻清公使在说明此问题时指出：该铁路修筑问题是解决间岛问题的必要条件，因而有必要同时解决。他又从经济上和国防上，说明了我国极为重视此问题的理由；并为了交涉上的策略需要，提议由日清合办进行修筑。对此，清国委员认为：鉴于本问题不仅与间岛问题毫无关系，而且吉长线尚未建成，不便商讨此问题，从而表示拒绝。虽然，他作为个人见解曾谈到了清韩在各自领土内可任意修筑的方案等等，但在以后问到关于修筑期限等问题时，答称：铁路合办问题，由于奉天总督强烈反对，很难实现，仍然主张将关于此问题的交涉排除在外。

讨论本问题的会议形势如此，再加上我方从保护韩民这个既定的根本方针出发，主张：即便将间岛的领土权让给对方，杂居各

地的韩国人也要享有治外法权；清国方面则坚决主张：居住在经济上原非开放地区的该地的所谓越垦韩民，应当服从清国的法权；于是，交涉一度陷入停顿状态。3月下旬，清国政府提出了几乎是全面否认我方提案的反驳性备忘录，最后提议将全部交涉事项提交海牙仲裁裁判处理；并声称："吉会铁路如何修筑与间岛境界问题无关，不必商议"，拒绝讨论。

于是，帝国政府指出清国政府将两国间悬案提交第三国裁决的不当，并要求对方认真考虑迅速协同商议该项问题。清国政府鉴于我方态度强硬和国内外形势，至5月中旬撤销提交仲裁的提议，并令驻日清国公使向帝国政府提出照会和讯问等，对解决间岛问题日益显出焦虑，但交涉方面仍未取得任何进展。然而，帝国政府对已成燃眉之急的安奉路改筑问题所采取的断然措施，刺激了当时清国内部正在抬头的日清关系改善论，使朝廷舆论为之一变；8月初提出了对案备忘录，表示愿意重新开始商议，但对于吉会路却丝毫未提，可见结果仍然坚持把此问题除外的主张。

帝国政府经慎重考虑后认为：一方面不宜放过清国政府的反省机会，在关于越垦韩民的裁判权问题上采用一种类似会审制度的方法，在不损害我国保护韩民的根本方针范围内进行妥协；另一方面以此使对方采纳我国关于其它问题的主张，使交涉一举成功乃是上策；经庙议进一步决定我国的对策。关于吉会铁路，决定必须依照吉长铁路的前例修筑，实施日期可由两国协商决定，并就此宗旨向驻清公使发出了必要的训令。

交涉再度开始后，8月18日驻清公使提出讨论该项问题。清国委员仍然宣称，已接到关于该项问题的重要训令：(一)本问题不仅与间岛问题丝毫无关；(二)而且由于清国政府并没有最近将吉长线延长到国境的计划，即使达成协议，结果也只是空谈；(三)清国鉴于已往因向各国租让铁路曾引起过纠葛，庙议确定今后以概

不仰赖外国援助,而由自己修建为国策;(四)在此次交涉中其它问题皆可商议,惟铁路问题断不可讨论,等等。因此,对方极力主张将该项问题的讨论排除在外。对此,驻清公使委婉地说明如下:即帝国政府把本问题视为与间岛领土权让步有关的重要事项,而特别重视的理由,如不采取合办方式,亦可按照吉长铁路之例由清国自办,在形式上亦可作为另约,等等。同时警告清国政府:如不同意本提案,全部交涉的成立将毫无希望,从各方面促使对方认真考虑。

鉴于本问题已成为间岛问题能否解决的关键问题,驻清公使便派翻译官代表他前往那桐官邸阐明上述情况,敦促他为之尽力。结果在8月21日的会议上,清国委员提议,作为协约以外的商定,可按以下宗旨进行处理:即"清国倘有将吉长铁路延长至会宁之机,可仿吉长铁路之例,不足资本须由日本贷与。实施日期,作为清国自办铁路将由清国自行决定",表示有意对本案稍为让步,但作为补偿条件,要求无条件地行使对韩国人的裁判权。我方答称:如清国在吉会路以及其它事项上能满足我方要求,关于裁判权问题将忍痛以会审制度满足你方。清国方面经过拒绝会审制度或限定案类等各种曲折之后,由于在韩人裁判权问题上,在会审制度的条件下得到我方让步,终于对如此难以解决的吉会铁路问题,提出下列修正案,我方亦对此同意。

"中国政府将来将吉长铁路接展至延吉南边界,在韩国会宁地方与韩国铁路联络,其一切办法与吉长铁路一律办理。至应何时开办,由中国政府酌量情形,再与日本国政府商定。"

由于帝国政府希望尽量把上述问题包括在间岛协约之中,向清国交涉结果,终于在9月4日签订的该约中作为第六条而插入。

日本外务省档案胶卷,S 178,6192.26,第3250—3259页

编者注：此件是1929年2月1日田村领事给外务省的报告，《间岛协约第六条关于修建吉会铁路条款成立经过概要》。《间岛协约》即《图们江中韩界务条款》，见《中外旧约章汇编》，第2册，第601—602页。

## 吉抚陈昭常致清外部电

(1909.9.1)

接锡清帅电告，延吉界务已将解决，钧部有允修筑吉林至会宁铁路，援照吉长协约由日本借款一半之说。在钧部主持全局，权衡轻重，自有不得已之苦衷。而昭常有守土之责，且曾戍延吉，于本省利害情形，知之尚悉。兹当关系至要，势不得不有所进言，幸谅察之。查日人初因中韩界务有隙可乘，遂力据我领土，彼既开清津航路，复以铁轨联贯会宁，而要求吉长铁路借款利益，更已得手，得陇望蜀，遂思并占吉会铁路之利权，较之强占一隅土地者，其利益尤巨，尤变计以修路为解决界务之前提，用心诚为叵测。惟界务与修路绝无关系，即令万分迁就，亦只能于界务范围以内，如开埠及保护韩民等事少予利益，若必举一较为重要之利权以尽酬报，则转不如明丧百数十里土地，以免后患者之为愈也。至吉长协约第三款系指添修吉长枝路而言，吉林至会宁将及千里，自是另一干路，安得援引。前此吉长协约因欲赎新奉铁路，该路已为日人占有，尚可要求对待之报酬。今延吉边界并非彼有，究应谁属，自有证据。倘因解决此未定之问题，乃转丧失以外最要之权利，则轻重之间，似嫌不类。且吉林今日尚能自谋生活者，正因彼之南满铁路仅达长春，吉林各地交通不便，彼尚未能实行其计划。一旦此段铁道既成，彼复享有借款之权利，则西自大连安期〔奉〕两线，穿奉省以至长春，更贯吉省而至会宁，吉奉两省将无不在彼范围之中，彼更可进而要求吉长、吉会枝路之添修及借款，则其殖民并商务之事业蕃衍于吉林，其速率正未可限。况此路既成，则彼之人民货物，由清

津、会宁即日可达吉林，较之仅要求开埠于延境者，其利何止倍蓰。因而我之受害更速且大。然此犹害之小者也。所最患者，俄人报复日本之心，日胜一日，自将海参崴改为军港以后，增兵无算，且由西比利亚输运东方之军械子药，络绎不绝，其意盖欲于数年间在我吉林境内一雪战败之辱。而日本之觊觎延吉者，亦欲得此以为屯军根据地，而有以制俄。然俄之东清铁路已直贯我东边，而日本于我吉林境内，运输不便，有事时为一缺点，今因证据不足，延境势难强占，遂变计要求此路。果此路成，一旦有事，彼即可进兵，先据吉林以占胜。若然，俄人对此实有利害关系，久已耽耽〔眈眈〕旁视，俟我界务之结局如何。今果出此，岂能忍默，或亦将借口利益均沾，以要求相当之权利。不然，日俄相谋愈急默祸愈速，而我之后患，岂复堪问。鄙见如此，或系杞忧。然今日情势显然，抚斯土者实不能不为此意外之虑也。再者，前因吉长借款，本地绅民颇有不愿，立会抗议将及一年，此事当在洞鉴。昭常到任后，多方解劝始得相安，而人心终有不服。今若吉会铁路借款之约一出，绅民怨望当较前更甚。在上者无词以安抚之，亦一可虑也。兹闻事虽定议，尚未签约，倘蒙俯采刍荛，与彼力争，或犹可及。务恳远念边要，设法改议，以全大局，无任叩祷。是否有当，并候钧示。昭常肃谏。

《清宣统朝外交史料》，第8卷，第29—30页

## 清外部致锡良、陈昭常电

(1909.9.4)

本日与日使签定条款，另电计达，吉林至会宁铁路，吉抚谏电所论已悉。东三省两强逼处，后患方长，日欲展造此路，用意自在防俄。惟若不允其要求，延吉必无撤退警兵之望，彼此冲突，事变即在目前，万一借端占据，我又何以应之。边衅一开，恐非割让土地所能免患。来电因论吉会利害，至欲举沿边百数十里弃之无论。

国家疆土尺寸皆不可弃，延吉西接长白，密迩发祥重地，何敢轻言。现定该路条款，将来仿照吉长办法，路权并未损失，但能操纵在我，究非即属他人，路亡地亡之说，殊不足据。本部权衡轻重，业经详酌定议，断难再改。至绅民立会抗议，多恐未明事理。是在地方大吏，勿徇浮言，以淆观听，亦息事宁人之一道也。希查照，外。

《清宣统朝外交史料》，第8卷，第34页

## 吉林绅民呈清外务部电

(1909.9.6)

闻延吉交涉已解决，许日人接展吉林至会宁路权，许开五埠，许裁判会审，许天宝山开矿。阖省传闻，人心惶惶，以为政府明弃我吉林矣。吉林系根本重地，大错一铸，后患何堪设想，其中利害，请为钧部陈之。夫路权所及，即兵力所及，此实际之无可掩饰者。吉省近日犹得偷安者，徒以东南一面目下犹未得手，今许吉会，直是四面包抄，全省归其束缚。岂不谓借款合办我犹有权，不知国际交涉，强弱异势，即主客易位。吉长一误，吉会再误，此后荼毒之惨，何可胜道。至五埠皆延吉左近精华，且有溢出界务范围之外，因界务而牵及界务以外之地，失计未有过于此者。且裁判会审直是租界，何名开埠，近方日筹收回领事裁判权，而反代人扩充之，尤足为全国之阻。至天宝山矿，富甲全球，许之尤为可惜。凡此者皆仅据片面交涉言之。年来俄人于珲春界外，朝夕练兵，其意何居，概可想见，今见日占优势，有不乘间要求者乎。彼要求而我又许之，则北满亦危，不许则我祸即起，于吉林又何以待之。若英美各国近日甚注意东省，亦必援引利益均沾之说，纷纷要索，是我不啻以此约投饵无数虎狼之口而引之也。绅民等祖宗坟墓、身家性命所系，存亡呼吸，思之痛哭。此约誓死不能承认。钧部主持全局，叩恳乘尚未签押之际，取消此议，俾挽将亡之吉省，借拯垂亡之

民命，吉林幸甚，全局幸甚。敬候示复。吉林全省绅民公禀。

《清宣统朝外交史料》第8卷，第47—48页

## 日本参谋本部派人勘测线路

1911年，以当时参谋本部派遣员斋藤季治郎步兵大佐为首的踏查队，在满铁的应援之下，于5月15日由清津登陆，经过会宁、龙井村、朝阳川、老头沟、敦化，经历了很多的艰苦，6月20日到达吉林。但在踏查过程中，由于以中国警卫为名的监视官宪经常同行，未得使用普通勘查用的测量机械仪器，只有依靠目测进行勘查，因此调查是极不完全的。但无论如何总算通过这一勘查，证实了建设铁路的可能性。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十章，第五节，第一项，第24—25页

编者注：1913年还进行过一次勘查。

## 满铁与军部共同勘测线路

明治44年6月，当时受参谋本部派遣员步兵大佐斋藤季治郎委托，满铁会社对由会宁至吉林的所谓吉会铁路断然进行实地调查。我等〔满铁参事穗积哲三等人〕接受满铁密令，表面上化装成商人，蒙蔽中国官宪的眼目，踏上秘密的旅途。

以斋藤大佐为首的上述一行，有中村少佐、竹森大尉、后藤大尉、八田农学学士及其随行人员五名；满铁方面，有鹤见技师、井阪调查课员和我〔穗积〕等三人；中国方面，为警卫起见（目的是监视）派出陆军少尉和十名巡警。此一行人员，真可说是吴越同舟了。

满铁派出的踏勘人员，如上所述，本来是采取了伪装成旅行吉林的商人，由军人给以关照和保护的形式；但是，中国官宪却毫不疏忽地对我等的周围情况和行动加以注意。所以，我等不能使用一般踏勘时必需的重要测量机械等器材，而不得不凭借其它特种

方法，其困难是不言而喻的。

满铁踏勘人员，〔1911年〕4月27日从大连出发，经陆路抵〔朝鲜〕京城，做好种种准备；5月9日由京城出发，经釜山，5月15日由海路抵清津港登陆；从这里到会宁，乘马至龙井村，至此完成了有关踏勘的一切准备。6月3日从当地出发，在局子街〔今延吉市〕、朝阳川间与军人一行会合，一同经老头沟，越哈尔巴岭，经敦化、额穆，进入以西的密林地带，越过平坦的绵亘数公里的张广才岭岭顶，越过陡峻的老爷岭，渡过松花江，于20日到达吉林。怎奈这是二十多年前的事，是交通既不方便，又要被秘密工作劳神的艰难旅行，从局子街到吉林，今天只用一天的旅程，当时费了十七天才到达。

满铁：《满洲铁道建设秘话》，第202—203页

## 2　日本银行团与满铁攫取吉会路权的阴谋未逞

### 日本银行团与中国签定吉会铁路借款预备合同

吉会铁路应由中国政府修建，所需资金应由满铁享有第一次投资权，这是无可置疑的。然而，日本政府在事前未同满铁研究，就委派西原龟三同中国政府交涉；接着，日本特殊银行团和中国政府又毫未考虑满铁的权利，就在1918年6月骤然签订了《吉会铁路借款预备合同》，并在东京预支了一千万元。此事满铁最初可能已通过情报获悉，但日本政府似乎未曾正式取得满铁谅解。驻华财务官在6月4日给大藏大臣的电报中指出：“……吉会铁路对南满洲铁路有利害关系，故认为有必要事先对此点〔向满铁〕加以解释”。即只认为有必要向满铁进行解释，却完全未就利害关系同满铁进行协商。满铁正式获悉此事，是在6月18日预备合同签字完毕，日本政府发表以后。于是，满铁在10月14日以川上理事名义向内田外务大臣提出指责，指责当局的措施前后矛盾，质问该借款

究为建筑铁路而成立，抑为借口铁路向中国提供贷款？

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第五节，第三项，第5—10页

编者注：吉会铁路借款预备合同见《中外旧约章汇编》，第二册，第1374—1376页。1918年10月14日满铁川上理事致外务大臣质问性函件，编入下项《窃取"满蒙五路"和"满蒙四路"权益》。

## 日本外务大臣给三银行指令
## 附件吉会铁路借款问题处理方针

(1918.12.5)

一、大正7年6月18日签订的吉会铁路借款预备合同所规定的缔结正式合同的六个月限期，到12月17日即将满期，因此，应急速由在华帝国公使通知中国外交部或交通部：为签订该铁路正式借款合同，我有关当事者准备12月某日在北京同中国当局开始交涉。上述日期是在六个月限期之内，并且实际上也在限期内着手交涉。

一、政府同意：本铁路借款正式合同虽应由三银行签订，但三银行仅限于关于借款资金事宜，其他技术运输等铁路业务问题应由满铁担任（因此技师长、运输主任、会计主任应由满铁推荐）。政府还同意：就满铁担任三银行在合同上享有的权利义务之一部分，应设一项如同前此兴业银行提出的正式合同草案第二十四条的规定，根据该项规定，采取由三银行转让或委任满铁的形式。

一、关于该铁路预备合同订立时向中国支付的一千万元预付款问题，大藏省也同意由大藏省、三银行及满铁各有关人员商定适当办法。

一、关于三银行与中国政府之间应签订的正式借款合同方案，应以前此兴业银行提出的方案为基础，由外务、大藏、三银行及满铁各有关人员协商后迅速适当地拟成。但这项草案不应超脱前此签订的吉会铁路预备合同的范围，并须考虑到日华两国双方的

利益。

一、上列各项措施完成后，三银行代表应立即前往北京同中国开始交涉，并应在可能范围内由满铁派遣社员暂时出差北京，从背后参与交涉工作。进行交涉时日本公使馆自必给以适当援助。

一、万一在南北妥协前订立借款合同，则必须严加监督资金用途，或为此采取适当措施，以杜弊端。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第五节,第四项

## 外务大臣致芳泽驻华公使电

(1918.12.10)

本省于12月9日经有关人员协商后，对前此兴业银行提出的借款方案略加修改予以批准。该合同决定方案已由兴业银行详细通告贵地出差员。即希阅读。在合同原案中望注意下列各点:

一、运输主任和会计主任一节，从铁路经营、资金监督或公债募集上看来，均极为重要。应成为本借款合同蓝本的津浦铁路合同虽无此类规定，但此事不仅为中国借款铁路的通例，而且实际上津浦铁路的南段与北段的会计、运输主任亦均由债权者方面招聘。因此，吉会铁路必须要求此项聘用。

不过，根据情况，不妨把此项规定从借款合同中删除而列于附属文书之中。

二、本借款期限，根据预备合同应为四十年，但可斟酌上述两主任问题交涉情况，援津浦之例为三十年。

三、关于银行的二百万元劳务报酬一节，已决定采取适当规定公债发行价格的办法，而不另行要求。有人认为应当保留这一要求，以便在两主任问题上讨价还价，但经商议，认为我方要求的根据既然薄弱，就莫如最初不作此项要求，而根据交涉情况适当提出这一问题为妙。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十章,第五节,第四项

## 小幡驻华公使致内田外务大臣电

(1921.2.4　第110号)

关于吉会铁路一事，吉林王交涉员和谢介石一同前往北京，向中央政府代交鲍督军的《速成意见书》〔即后面资料中提到的赞同迅速建造吉会路的意见书〕。交通总长的答复是：大致可行，但尚待有关官员详细研究后再作答复。根据吉林赴京人员的观察，交通部似乎有意达成协议，即承认〔日本人任〕会计主任；同意运输主任以中国人为正主任，日本人为副主任，双方具有同等职权。此外，交通部要求王交涉员暂时留京，王留京对我方也颇方便。但由于他表面上系为珲春事件来京，办完该事必须返回任地；因此，他准备向正在天津的鲍督军请求继续留京。王通过谢向满铁北京公所长牛岛提出，为办理本案留京的各种费用以及所需运动费共约一万元；希望先从满铁通融，待本案解决后再从筹备费中扣除。据牛岛谈称：交通部多半显露出较积极的态度，此次连权量也认为关系不大，看来以前的问题业已解决，估计可能办成。因此，通融上述款项，现在是必需的，而且也是不得已的。但该项事业是属于兴业银行主办的，向满铁本社请求通融则难于立即决定。如兴银立刻通融上述一万元款项有困难，可从本省机密费中暂时垫付，以牛岛名义借给王。果能如此，使该人留京为本案交涉尽力，将是最好不过的。即使通融的一万元得不到预期效果，但对王表示了好意，至少在吉林方面的交涉上可以有效地利用他。请审议后，将结果回信示知。电报已转给吉林。

日本外务省档案胶卷，S175,6192.26,第1228—1232页

编者注：本文有署名岸田的下列批语：(1)主任问题，可按来电处理；(2)运动费问题，政府参与此事不合适，可由兴银考虑。在实行上述事项时，可召见兴银岩佐理事给予指示。

## 内田外务大臣致小幡驻华公使电

（1921.2.7　第73号）

关于第110号贵电，已向兴业银行进行解释，结果决定立即汇去一万元。待接到电报，弄清向对方交付的方法（想必经过牛岛，或其它适当的人）和汇款地址后，立即办理汇款手续。请及时回电。

日本外务省档案胶卷，S175，6192.26，第1247页

## 关于吉会铁路问题经过概要

（1921.9　外务省亚洲局）

一、吉会铁路问题的开端　新奉、吉长铁路协约，间岛协约

帝国政府早已希望并计划接展吉长铁路至会宁，使之经朝鲜铁路直达日本海岸。明治40年4月签订的新奉、吉长铁路协约第三条中规定："倘嗣后于吉长铁路添造支路，或再接展，其建造之事，应归中国政府自办，如有不敷之款项，应向〔满铁〕公司筹借。"这不外是为预想建造这条吉会铁路而设的规定。

明治41年，帝国政府决定就间岛问题及满蒙五案和中国开始会谈，并认为当时一并提出关于吉会铁路问题之既定方案，在全局上是有利的，所以12月指令伊集院公使于会谈间岛问题时，在适当时机须就该案与清国会谈。

伊集院公使根据上述指令，一面非正式地探询清国意向，一面与本省商洽，最后决定：或援吉长铁路例，或采中日合办形式，于明治42年8月间岛〔问题〕会谈中向中国提议。外务部尚书梁敦彦以本案不仅与间岛问题毫无关系；且一切铁路皆不仰外力援助，由清国自办，乃政府之既定方针；故表示：断不能就铁路问题进行商讨，坚决反对。然而，随着会谈的进行，清国方面希望在间岛审

判权问题上得到有利解决，其态度自然缓和下来，对该案表示让步。因此，帝国政府提议：为谋求本问题的解决，插入下列一项条款：即“倘清国政府接展吉长铁路至会宁时，缘吉长铁路例，不敷之款项应向日本筹借，将其作为清国自办铁路，开办时间由清国自定。”结果根据清国方面的修正案，在明治42年9月4日间岛协约的第六款中规定如下：

“中国政府将来将吉长铁路接展至延吉南边界，在韩国会宁地方与韩国铁路联络，其一切办法与吉长铁路一律办理。至应何时开办，由中国政府酌量情形，再与日本国政府商定。”

其后，在华日本侨民和朝鲜总督府屡次敦促尽快建成该铁路；然而，由于未遇对华交涉之良好时机，直到签订所谓西原借款一部分的预备合同以前，未见任何进展。

二、借款预备合同的签订　所谓西原借款，预备合同中必须注意的事项

大正6年以来，西原龟三和胜田大藏大臣议妥，往来北京，得与中国当局交涉，签订许多借款合同，该项借款预备合同也是其中之一。它是日本兴业银行代表日本兴业、台湾及朝鲜三银行，于大正7年6月18日和中国政府签订的，同时交预付款日金一千万元。其主要条款如下：

一、目的　建造自吉林经延吉南境至图们江连接会宁之铁路；

二、发行公债　中国政府尽速决定本铁路之建造费及其它费用，征求银行同意，银行发行与上述金额相同的中国政府金币公债；

三、偿还　公债期限为四十年，自第十一年开始分年还本；

四、建造　中国政府在正式合同成立同时即着手建造铁路，期其速成；

五、图们江铁桥　图们江铁桥建造费用，由中国政府与朝鲜总督府铁路局各负担半数;

六、担保　一切铁路财产及其收入;

七、准据合同　该临时合同未规定条项，准据津浦铁路借款合同，协商决定;

八、正式合同之订立　正式合同以本预备合同为基础，自其成立之日起，六个月以内订立之;

九、垫款　本预备合同成立时交预付款一千万元，该预付款之交付，采取以中国政府所发行之国库证券贴现之方法，每六个月换给一次，利息为年息七厘五，每当换给时交付六个月的息金，本金在正式借款合同成立之后，以公债募得之资金优先尽速偿还。

上述预备合同条款中需要注意事项，有以下规定:(一)借款当事人;(二)预付款;(三)准据津浦铁路借款合同。

(一) 借款当事人　如前所述，本借款当事人为日本兴业、台湾及朝鲜等三银行，但明治 40 年新奉、吉长铁路协约第三条中，有“如有不敷之款项，应向〔满铁〕公司筹借”之规定; 此外，大正 6 年吉长铁路借款合同中规定: 如需用外国资本时，与南满洲铁道会社商办。而且，根据阁议决定: 依满铁总裁大正 6 年 6 月 29 日呈请，将来满蒙铁路所需资金原则上全部由该会社承办; 所以，有借出时，其所需应由该公司来满足。尽管该借款理应由南满洲铁道会社承当;但不晓基于何种理由，竟一反过去作法，改由三银行承担。总之，政府鉴于建造该铁路乃是急务，即使有过去的作法，也未放过中国承认该暂时合同的机会，而采取了相应的对策。

(二) 预付款　关于预付款一千万元，当时在社会上颇遭物议: 有人认为工程开始前没有必要; 有人认为系出自供给北京政府讨伐南方经费的谋划。但大藏省认为: 与中国方面订立该合同的作法，对我方立场更加有利; 因而，承认交付垫款，并付诸实施。

（三）准据津浦铁路借款合同　本合同未规定事项，以津浦铁路借款合同为准据。该借款合同：乃德国资本家向中国方面交涉时，经过前所未有的让步才订立的，并非未曾估计到以之为准据是不利的。特别是，因有明治42年间岛协约第六条之规定："其一切办法与吉长铁路一律办理"，故我方准据吉长铁路乃为上策；当时，外务省方面曾提请注意。但大藏省方面主张，倘若日本应按新吉长铁路协约〔即1917年10月12日重新签定的吉长铁路借款合同〕获得代办权〔即所谓的委托经营〕；中国方面必将坚持旧吉长铁路协约〔即1907年4月15日签订的新奉吉长铁路协约，1908年11月12日签订的新奉吉长铁路借款续约，1909年8月18日签订的吉长铁路借款细目合同〕。如此争辩下去，必将危及事件全局之成立。再说，与其勉强获得代办权，莫如按照津浦铁路之前例，将其经营实权收为我有这也并非难事。而且，抛弃过去的烦苛条件，采纳中国方面之意见，表示一定缓和，我方在事实上表示出诚意，也可将中日亲善促进一步，所以终于没有顾及外务省方面之注意。

三、关于签订正式合同的交涉

其后，原内阁成立不久，大正7年12月29日阁议决定：无论如何要承认上述暂时合同，并急速签订正式合同。但鉴于上述的关系，南满洲铁道会社毫不参加是不妥当的。同年11月，外务、大藏两省及有关三银行协议结果决定：三银行只限于借贷资金，关于技术、运输等铁路业务，由满铁方面担任；因而必须由我方出任的总工程师、运输主任、会计主任等，须由满铁方面推荐。关于如上所述，三银行在合同上的一部分权利、义务由满铁承担一事，决定在正式合同中规定：银行权利之全部或一部得与其所承担之义务一同转让或委托与其它日本人。另外，决定谈判签订正式合同问题时，满铁也派社员赴北京参与交涉。

基于上述方针，大正7年12月，日本兴业银行岩佐理事代表三银行前赴北京，并于同月14日提出我方正式合同草案，大正8年2月14日召开第一次会议开始会谈。中国代表在许多方面以预备合同中未有规定为由不予同意。特别是，关于聘用会计主任、运输主任问题，以预备合同中既未规定，而津浦铁路借款合同中又无前例为借口，强烈反对我方主张。然而，我方主张丝毫不能撤回；因为我方鉴于如要撤回，不仅给发行该项公债造成困难，且有影响将要依据吉会铁路而进行的满蒙四路及山东铁路的借款交涉之虞；并且，从铁路经营、资金监督等方面考虑，也是必需的条件。结果会谈开始不久，交涉便陷于停顿。我方迫于必须百般设法打开局面，经过种种考虑，拟出如下各项方案：

1. 放弃吉长铁路经营代办权，代之以同意聘用两主任。

2. 关于聘用外人及其它吉会铁路经营问题，须以津浦铁路之实际为据；倘若一旦中国政府迟延该借款之还本或付息，则按另文达成必须聘用两主任的协议。

　　（注） 对第一方案，如中国政府不同意时，便泄露了我方不妨酌情放弃吉长铁路经营代办权这一内部意见，有招来收回该代办权之虞。其次，对第二方案，大藏省方面认为仅以津浦铁路实际为据是不够的，单就公债发行方面考虑，聘用运输主任、会计主任也是绝对必需的，因而持反对意见。

3. 约定提取公债发行金须有限制，须有总工程师之联署。目前之公债发行，应限于偿还垫款及测量所需金额；实际工程所需金额之公债发行，应借词拖延，另觅时机，以谋求解决聘用两主任问题。

4. 现在，按津浦铁路合同签订正式合同，并预告由于聘用两主任问题未达成协议，难保发行公债不无困难，取得中国同意后，当中国方面提议收回吉长铁路经营代办权时，再以此为交换谋求

解决两主任问题。

5. 津浦铁路借款，由于以厘金为担保，所以不设会计主任、运输主任即能发行公债。而该借款合同没有此种担保，为使购买者安心计，则有必要聘用两主任。所以须另文约定，当由于没有两主任给发行公债带来困难时，中国政府再考虑上述两主任的聘用问题。

（注） 反对论者有的认为：原来津浦铁路以厘金为担保，系铁路及铁路收入不提供为担保之结果。如果提出上述主张，那末，中国方面能以厘金为担保，就不必以铁路及铁路收入为担保；而且以厘金为担保，即使不设会计、运输两主任，按津浦铁路也能发行公债。所以，在吉会线问题上，倘若提出可按上述情况达成协议的请求，反而会招来不妙结果。

以上各种方案都未被采纳。外务、大藏两省及有关方面协议结果，作为最后办法，现在在预备合同范围内签订正式合同，另以公函约定：将来明确无望以正式合同之条件发行公债时，中国政府再考虑两主任问题，在此种情况下，正式合同的履行延期到能排除此种困难情况之时为止。并决定提出修正案：正式合同中规定，在铁路修建过程中，需要会社以某种方法进行监督；因此，提取公债发行金时须有总工程师之联署。但后来经有关方面商议结果，中国方面如同意就两主任问题交换备忘录，在不得已情况下，无妨对上述总工程师联署进行让步。

岩佐理事根据上述方针继续交涉，但上述交换备忘录未被中国方面采纳（大正8年10月2日第十一次会议上，中国方面委员曾说，希望用一日本人为会计，今日口头约定，嗣后记入会议录中，可用适当文件约定）。其它条款大体上有可能互让妥协，惟此一难点不能克服，大正8年11月18日第十二次会议上，我方委员不得已通告停止交涉。由于预备合同中有关于正式合同签订时间

之规定，避免将来纠葛，换文约定在适当时机尽早继续会谈。

四、关于签订正式合同交涉之重开

此后，为探求本案交涉重开之机会，经常进行各种研讨。恰有张勋部下谢介石想攀附张作霖而与我方靠近，便决定在本案交涉中利用他。先按谢之希望，给予《盛京时报》〔满铁渗透和控制的报纸〕总主事名义，令其接近张作霖。谢在以后又接近吉林督军兼省长鲍贵卿，被任命为外交顾问。谢对本案，努力汇集吉林省官民意见，于大正10年1月，分别向陶延吉道尹、张作霖长子张学良、鲍督军，提出意见书，陈明迅速连接该铁路为当务之急。谢更怂恿鲍督军将上述意见附以督军意见，电告北京政府。同时，谢与王吉林交涉员充督军使者进京，直接请示交通部尽速建成该铁路。王、谢进京途中，曾会见张作霖，取得赞同后，同年1月30日到京，立即会见交通总长叶恭绰，投递上述督军方面之赞同意见并努力活动。叶总长正值允为张巡阅使筹措军费而束手无策之际，因此不仅对预付款颇为动心，而且由于该案签字后尚能挪用借款，使政费充裕，解救临时危机，所以该案被视为关系政府命运的计划。本案此次交涉，最初进展颇为顺利。随后出现该总长难于单独解决该案的情况，该总长又向梁士诒、周自齐等有势力人物及靳总理进行活动，并感到有必要求得国务院及大总统的同意。结果，中国方面要求除交付筹备费日金一百五十万元外，增加铁路建造费预付日金一千万元，加算在借款总额内。然而，由于该铁路在预备合同时既已垫款日金一千万元，再承担一千万元巨款，则负担过重，铁路经营之可能性反而难于实现；所以，决定由该铁路承担其半数日金五百万元，另外半数日金五百万元，由满蒙四路中的开原经海龙至吉林的铁路承担。有关当局及银行方面，就有关两条铁路使之同时签订正式合同一事，取得一致意见。由于该项铁路借款合同要作为其它铁路借款合同之先例，所以该铁路务须签订正式合同。

同时商定：如中国方面不能承认会计、运输两主任条款时，即通过谢介石等同中国方面秘密商讨，以中国人为正运输主任，聘用有同等职权的日本人副运输主任。大正10年4月，日本兴业银行小野副总裁赴北京，根据上述方针开始会谈，并亲手办理前内阁时代的各种借款付息协定。

然而，大正10年5月，北京内阁实行部分改组，叶总长失势，张志潭任交通总长。但由于财政仍然困窘，从6月以后，交通总长为使本案秘密进行，一直同小野副总裁极秘密地进行交涉，他拟以下列各项为基础，将上述交涉迅速解决。(一)承诺聘用会计、运输两主任及其它我方条件；(二)合同签订当日交付筹备费日金一百五十万元；(三)预付日金五百万元，在签订合同后二周内交付；(四)借款总额为日金八千万元；(五)如中国政府还需用资金时签订开吉铁路合同，另交付预付日金五百万元。结果由于当初赞成本案的张作霖及叶恭绰等反对并暗中活动，致使对方突然改变态度，交涉再度停顿。

其后张巡阅使一再透露该案具有在奉天解决的性质。7月，张召集吉林孙督军以及该省各地代表到奉天开会，就本案有所讨论。张在会上并未反对北京政府的措施，但决定全部借款金额必须用于建造铁路，用法由吉林省监督，铁路督办须任用该省人，并决定按上述方针同北京政府商谈。

如上所述，交涉似乎呈现种种希望，但张交通总长于8月10日会见小野副总裁表示，对本案交涉决定目前暂停。

五、吉会铁路借款付息问题

吉会铁路预付款一千万元的预付半年利息日金三十七万五千元，大正9年12月18日为交付日期，但财政部不能交付，请求自大正10年3月起分四个月偿还，三银行同意。然而大正10年4月兴业银行小野副总裁赴北京，就处理西原借款问题，反复协商，

结果作为本案吉会铁路借款预付款大正9年下半年和大正10年上半年的利息以及迟付利息、其他满蒙山东铁路两借款合同预付款利息，和兴业银行承担的教育借款本利等共计四百五十四万一千元的偿还资金，日本兴业银行和财政部于同年6月28日签定上述金额的借款合同，以票面额相当日金五百三十七万六千元之短期国库证券担保，以盐税剩余充作偿还财源。

日本外务省档案胶卷，S176，6192.26，第1775—1789页

## 1922年日本与军阀政府试图重开交涉

〔1921年〕6月11日，小野副总裁会见交通总长，当时该总长约定：两三日内同总理商谈之后可开始秘密交涉。后来，该总长遭到政敌攻讦，舆论反对，左顾右盼，犹豫不决；而且在东三省方面，尽管张作霖当初对吉会铁路预付金问题曾表赞同，从叶恭绰失去交通总长地位后，却被叶派鼓动向中央政府提出某种意见。其后张表示了如下态度：关于迅速建成该铁路，是任何人都希望实现的；但是，此次借款如果不真正用于敷设铁路，如果挪用到其它方面，则坚决反对。于是，签订正式合同的可能性逐渐淡薄。8月10日，小野副总裁与交通总长的会见，成为最后一次，本问题的交涉决定停止。

翌年，即1922年8月，交通总长暗示小幡公使，重开本案交涉。该公使答称：如果能按去年兴银小野副总裁提出的最后方案签订合同，当事人可以重开交涉。同时，向该总长交付了上述合同方案。中国方面之上述提议，有人认为：是因为当时日本公使馆正为天图铁路问题对交通部进行强硬谈判，交通部是用来作为牵制手段的。然而，小幡公使还是不管中国方面动机如何，采取了只要对方有重开本案交涉的意向就愿意接待的态度。后来因为交通总长不需要附加于小野副总裁提案的筹备费和预付金，希望按交通

部正式收到的日本方面的最后方案（大正8年7月1日第十次会议上，岩佐委员提出的方案）进行交涉，派权量通过牛岛答称：小野案的条文中有运输、会计两主任一项，毕竟难于同意。为此，日本兴业银行北京驻在员，9月10日请示总行，兴银与台、鲜两银行商妥，9月12日训令如下，本问题终于停顿。

本邦经济界的现状，与大正8年据岩佐理事案进行交涉当时比较，已有显著变化；从中国政情考察，也较当时更加不稳。现在，于正式合同中如无运输主任、会计主任条款之规定，募集公债等企图完全不能实现。因此，中国方面若无按小野副总裁案进行交涉的意向，即无进行交涉之余地。

将此项旨意向牛岛、小幡公使传达。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十章，第五节，第七项，第31—37页

## 3 满铁赞同延长天图铁路以实现吉会铁路

### 南满洲泰兴合名会社社长 饭田延太郎致外务大臣币原喜重郎的呈文

(1926.2.24)

呈请要点：值此为了将天图铁路延长到敦化，抛弃天图铁路的合办权而改为借款铁路，并将它改为宽轨，以实现贯穿吉林、会宁之间的所谓吉会铁路，而与中国方面协商之际，拟事先获得当局的同意，故提出本呈请书。

呈请理由：修建从朝鲜越过图们江到达吉林的所谓吉会铁路，从我国大陆发展政策来说，其必要性已勿庸赘言。然而，近来中国排外思想旺盛，收回利权的热潮弥漫全国，加以中国政府无力，政局变动无常，以致对华事业的进展极端困难。是时，幸而我所经营的天图铁路，在我国当局的深切同情与大力援助之下，从大正6年

大正十五年二月二十四日

在滿洲太興合名會社

社長　飯田延太郎

外務大臣男爵　幣原喜重郎殿

吉會鐵道敷設問題ニ關スル天圖鐵道會社

態度ニ就テノ申請

申請ノ要旨

天圖鐵道ヲ敦化迄延長シ天圖鐵道ノ合辨組織ヲ擴張シテ吉敦鐵道ト爲シ更ニ之ヲ延長鐵道ニ引直シ以テ吉林會寧ヲ一貫スル所謂吉會鐵道ノ實ヲ擧ケタヘク支那側ト協議ヲ進ムルニ當リ將來ノ紛議ノ根源ヲ絶チ度シ

タ本中節ヲ爲ス次節ニ論述ス

中部ノ總論

湖廣江ヲ經ヘテ北部ヨリ南部ニ通スル所謂南北縱貫線ノ必要ナル
ハ張氏ノ大計畫既ニ其上今更贅言ヲ要セサル所ナリ然ルニ近時列國
鐵道計畫ニシテ利權回收熱支那全土ニ瀰漫シ來ルニ中央政府ノ力
ニシテ鐵道借款タル各國支那爭奪ノ達成ノ手段トナル新勢力ニシテ
不幸ノ紛爭スル次第政局ハ大正六年ヨリ大正十三年ニ至ル八年間ノ
長キニ亘リ實力派ノ紛糾ナル間ニ於テ多大ノ鐵道線ノ下ニ決定計畫
ヲ進行シ今回更ニ竣成タル南潯江西間ノ鐵道ヲ完成シ得タルハ誠上
ノ先驅ト稱スルカニ而之鐵道ニ依フテ自然ヨリ變化ニ至ル西部ノ
ノ物產及ビ今日ニ至リ交通機關ノ發達ト變化トノ關係ヨリ六十五度ヲ經

スニ起今ス而シテ天[illegible][illegible][illegible]ハ[illegible]承知ノ如ク[illegible][illegible]征[illegible]ヲ起[illegible]トシ吉會
[illegible]定[illegible]ヲ[illegible]起シテ天[illegible]山ニ到レルモノニ[illegible]ヘハ[illegible][illegible]ノ如ク天[illegible]山[illegible]
化[illegible]ヲ[illegible][illegible]シテ[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]ノ[illegible]ニハ[illegible]ニ吉會[illegible][illegible]ノ全[illegible]ヲ[illegible][illegible]スル
水[illegible]ト[illegible][illegible]リ[illegible][illegible][illegible]不[illegible]見ル所アリ決[illegible][illegible][illegible]ノ[illegible][illegible][illegible]ヲ[illegible][illegible]トシ天
[illegible][illegible][illegible]先[illegible]ノ[illegible][illegible]ヲ[illegible]本トシ[illegible][illegible]ノ[illegible][illegible]ヲ[illegible]テ[illegible]ニ支[illegible][illegible]トノ[illegible]ニ
[illegible][illegible]ヲ[illegible][illegible][illegible][illegible]ト存[illegible]ニ付[illegible][illegible][illegible]ヲ[illegible][illegible]シ[illegible]ヲ本[illegible][illegible]ヲ[illegible]ス[illegible][illegible]
ニ御[illegible][illegible]

到大正13年，历八年之久终按预定计划完成；最近还解决了在属于国境的图们江上架桥的悬案，我感到这是无上的光荣。现在，兴修从吉林到敦化的吉敦铁路一事已经迫近，天图铁路的终点与敦化之间，仅有六十五英里。正如阁下所悉，天图铁路是以图们江岸为起点，通过吉会铁路的预定线，到达天宝山。所以正如上述，将该铁路从天宝山延长到敦化，两条铁路连接起来，即完成了以前所计划的吉会铁路。我拟以天图铁路的既得权益为依据，以修成天图铁路的经验为基础，在得到当局的同意后，立即开始与中国方面协商。因此附上另纸图样，谨呈。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第2139—2141页

## 关于促成吉会铁路案

一、吉会铁路是明治40年以来的悬案，在该年的“新奉吉长铁路协约”及明治42年的“间岛协约”内，日中两国政府已经协定条款，其内容为，修建本铁路时，应向日本方面寻求借款。大正7年，日本兴业银行预借日金一千万元，作为本铁路的修筑资金。自此以后，在政府同意之下，满铁为执行该铁路的修筑计划，做了种种努力，结果于大正14年10月24日中国中央政府与南满洲铁道会社双方在北京签订了承包修建吉林敦化间铁路合同，即将进入施工阶段。

二、如上所述，吉会铁路的一半，即从吉林到敦化的一段的修建即将到达实现阶段，但另方面，从大正6年以来，多次依靠国库补助而进行的、由饭田延太郎与吉林省当局作为日中合办事业而修建的天图铁路，业已以图们江对岸为起点，通过吉会铁路的预定路线，修到距敦化仅65英里的天宝山。

三、该天图铁路与图们江东岸朝鲜方面的图们铁路（饭田经营）连接的架设图们江桥的悬案，由于饭田与吉林省双方取得了

(架桥费共同出资)一致意见,已于大正 14 年 12 月 9 日,根据中国方面的请求,由驻吉林川越总领事与吉林省长王树翰双方正式签订协定。而一向热心于修建吉会铁路的朝鲜总督府,已赞同将该桥梁的基础工程修成将来可供宽轨铁路使用的原则。现下该总督府所派遣的斋藤技师一队人员,正在驻间岛铃木总领事领导之下,对该桥梁的基础工程进行现地测量。

四、这就是说,吉会铁路的另外一半,从会宁到天宝山的线路,现在虽然是轻便铁路的形式,但因已突破国际间架桥问题的难关,即将成为事实。当此时刻,饭田为了获得中国方面许可兴修上述从天宝山到敦化的 65 英里的预定铁路,拟以抛弃天图铁路的合办权为手段,将它改为借款铁路,并改为宽轨,以期实现吉会铁路。因此有意在最近与中国方面开始协商。现已向我省(外务省)请求同意此举。

五、按中国现在的政治情况,饭田的上述计划,应认为是实现吉会铁路的合适办法。另方面,上述预借款的整理问题,前于大正 13 年 8 月 15 日,内阁会议通过"关于满蒙铁路问题"决议时,业已决定整理方针。不过,在满铁内部,对本铁路的修建,一直持有某些不同意见,是以当开始推行此项修建计划之际,该铁路的全部经营问题,需要和吉敦铁路与其他部分的联络问题等,一并在政府的领导之下,由利害攸关的人们共同协商解决,特别应事先向满铁方面商量。但是,希望现在暂先在原则上同意饭田向中国方面就修建上述预定铁路问题开始谈判。

上述事项,请审核批准。

(附记)

本铁路与满铁的关系,希暂时大致按如下处理:

满铁内部对于兴修吉会铁路,一向持有不同论调,特别是有人似乎认为该线〔吉会〕修通恐将引起对满铁干线的竞争。此种担

心，是将本铁路的经营完全交给另外的主体时才会发生的。如果上述饭田的计划得以实现，然后由满铁承揽过来，与吉敦铁路结合在一起进行经营，则本铁路今后同各支线，特别是从额穆到宁古塔的支线一起，可以从事吉林省的开发。同时，原有的满铁干线与洮齐铁路、白开铁路以及今后修建的支线相呼应，可以从事黑龙江省及东部内蒙古的开发。这就是说，对于开发满蒙铁路的问题，如两条铁路各自划出领域，并由双方适当地制订运货比率，则因均为满铁经营的铁路，双方毫无引起竞争之理，而且将会相依相辅地对我国的大陆发展政策作出贡献。

所以，希望现在按照上述谅解，在原则上同意饭田为实现上述计划而与中国方面开始协商修建天宝山至敦化的65英里预定铁路的问题；同时还希望事先向与此事有密切利害关系的满铁，说明上述意旨。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第2146—2151页

编者注：该文件上有外务大臣等人的亲笔签字，但无批语，亦未注明日期。

## 饭田延太郎与外务省亚洲局长木村关于吉会铁路问题会谈概要

(1926.10.4)

大正15年10月4日，饭田延太郎（南满洲泰兴合名会社社长）访问木村亚洲局长，对局长过去为他们的图们江架桥问题而尽力，表示谢意；然后谈称："值此该桥即将进入架设阶段，拟前往中国，就天图铁路从天宝山延长到敦化问题，同中国官宪开始交涉。"

木村局长向他叙述了今年7月同满铁大藏理事关于吉会铁路问题会谈的经过概要（即《关于满蒙铁路问题会谈纪要》的一部分），特别是附载的《关于满蒙铁路方针》中吉会铁路部分的要点，等等。然后谈称："满铁方面也正在非常善意地考虑本问题，而且

对同泰兴合名会社有关系的弓长岭铁矿也怀有善意，只要矿质优良也将考虑经营。所以，关于吉会铁路问题，如果背着满铁行事，从各方面考虑都很不相宜，全盘与满铁协调进行事关重要。因此，希望您先与满铁大藏理事协商，并将结果报告我们，然后再开始与中国方面进行交涉。

饭田答称："详情尽悉，一切将按尊意照办。"然后辞去。

（大正15年10月4日冈崎纪录）

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第2142—2143页

## 川越驻吉林总领事致币原外务大臣电

(1926.11.5)

饭田延太郎于上月28日来吉，相继会见了张督办、熙参谋长和诚代理省长，为天图铁路延至吉敦一事取得谅解。结果据饭田所谈，中国方面除诚代理省长说天图原是以运天宝山矿为目的而兴修的铁路，如延长到敦化则不合其原意，而略形反对（此事饭田已适当地加以反驳）外，督办与参谋长均不强烈反对，但也采取了避免明确表示同意的态度。饭田也并未一开始就期望此次到吉就立即获得明确的同意，只是希望获得"不致妨害在奉天进行交涉"程度的谅解，所以特意与认为最难通过此事的参谋长会谈数次，力求得到他的谅解。现在大体已得到这样的印象，即：如果在奉天谈得很顺利，参谋长也不致于坚决反对此事。至于张作相，因张作霖电召，已于本月2日去奉。同时，饭田也理解到，目前在此地谈得过深是无益的，应到奉天向张作霖提出此问题。所以，本月4日已离开此地前往奉天。

我以为当进行此事时，对饭田方面有以下几项不利之点：

（一）省长王树翰已辞职。

（二）督办及参谋长等，原来并未曾干预修建该铁路，现在该铁

路的中国方面职员，也同他们无任何关系。

(三)该铁路从营业开始以来，成绩很糟，毫无收益。

(四)一般对铁路问题均主张排斥外资(参阅前发去的第24号电)。

但从另一方面可以观察到，中国方面也大致具有吉敦铁路必将向间岛方面延长的观念。不过吉敦与吉长铁路相同，当前都直接属于张作霖部下魏武英管辖，魏所抱的愿望是：拟以吉长为根据，修建吉敦，更将之延长到间岛方面，同时还想把长春、伯都纳铁路也收到手中(实际上，修建长伯铁路的最可能的办法，我相信就是让他推动张作霖，使之作为吉长铁路的计划延长线)。魏武英势力下的铁路，这样日益向吉林省扩张，如从吉林省的立场来看，铁路虽在本省之内，但其修建得不到任何利益，营业开始以后，也丝毫不能由自己支配。因为丝毫不能享受直接利益，如由魏来修建，不仅感到很不合理，而且魏武英本人，在吉林官民之间，声望一向极坏，因此估计在吉林省官员们的头脑里将要盘旋着这种想法，即：根据作法如何，与其让魏修建，还不如让较有可能由自己支配的天图铁路来延长。由此可见，视饭田的引诱方法如何，这事还是有希望的。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第2163—2164页

## 满铁理事大藏公望致亚洲局长木村函

(1926.11.27)

11月11日来函已收到。

同时看到朝鲜总督府铁道局长大村关于促成吉会铁路的个人意见。对此，我的想法如下：

顺便告知，贵函似乎写着我已经看过该意见书，恐系记错了人，我是从贵函中初次看到的。

吉会铁路问题，阁下和我于今年夏天已明确讨论完毕，并写成备忘录〔1926年7月《关于满蒙铁路问题会谈纪要》〕，我打算照此执行。上月初，在此地突然看到大村，他说："饭田延太郎将在最近访我，因此想事先和您商讨一下吉会铁路的事"；于是交谈了有关该铁路的种种情况。后来饭田还访问我数次，并提出了各种意见。我对他们都答称："我已同外务省全盘商妥，如无外务省同意，我不能发表任何肯定性意见，凡事希望同外务省商谈。"我想这些您已从日前去东京的吉田总领事处听到。

大村的意见是："满铁现在仍因吉会铁路并非有利于满铁干线的铁路，而无意对该铁路作出积极努力。"这是他的偏见。我会社拟始终忠实执行日前同您商定的事宜。因此，有必要考察一下大村的意见：即为了阻止饭田的计划，而立即由满铁开始交涉修建吉会铁路。在目前情况下，这究竟可能与否？时机是否相宜？同时还必须考虑，由满铁修建吉会铁路，究竟是否有利？

一、现在是不是开始进行延长吉会铁路交涉的适当时机？

如您所悉，目前吉林省官方，正热衷于修筑吉会铁路，不断叫嚷一定要修成该路。为了阻挠他们的修筑吉会路运动，我们探听了各种情报，得知有两三位最有势力的中国大官在谈到吉会铁路时，曾宣称："该铁路将来要用中国资本修筑，既不依靠满铁，也不依靠饭田，要完全拒绝外国资本；如果自己没有资本，决心等到以后有了资本再建。"我想川越总领事业已将此通报给您。另一方面，现在日本正对吉海铁路提出抗议；假如现在又提出延长吉会铁路问题，那就无疑地给中国提供了与吉海铁路进行交换的机会。而且我还考虑，如不格外给对方以好处，则很可能不同意交换。我的想法是：反正吉海铁路最终要让给中国方面，但到了让与时，希望能取得与之相抵的巨大补偿。目前我所想到的补偿项目如下：

甲、兴修长春至大赉的铁路；

乙、将开原到海龙的铁路修筑权，现在交给日本执行；

丙、将吉海铁路绕过双阳附近的预定路线，改为绕过桦甸县。

其中最重要的是长大铁路；可是长大铁路问题，目前已陷入僵局，一时还不大可能继续谈判。因此，如果以长大铁路和吉海铁路交换，就可以不反对吉海铁路；然而，如果以吉会铁路和吉海铁路交换，那么满铁就会在损失上更增加损失，无论如何不能同意。

二、吉会铁路由谁修筑才对日本有利？

提出拟修筑吉会铁路的，有中国、满铁和饭田三个方面。如果中国自力修筑，不与日本发生关系，对日本最为不利。其次，比较一下其余两个方面：我日前与您会晤谈及此事时，尚未曾这样想过，但现在经过逐步研究，我认为与其由满铁修筑，莫如让饭田修筑，对日本更为有利。（当然，此一想法绝非有意逃避满铁以前所约定的任务；而且，如果情况需要，只要有充分的保证，满铁即或从背后援助饭田亦无不可。）理由是：可看一下现在满铁承包修筑的洮昂铁路这一例证。该铁路仅由满铁派去一名顾问和两名顾问辅助人员，虽然能够了解对方的情况，但是该顾问能够影响营业和行车的作用是极其微薄的，无论如何也不能说日本可以完全控制。然而，另一方面，看一下饭田的铁路：日本方面的势力很强，究非洮昂或吉敦的仅有日本人顾问所可比拟。依我看，修筑天图铁路的本来目的，不仅是为了谋求间岛地方的发展，而且还是为了在其沿线扶植朝鲜人，用来一方面解决朝鲜人问题，另一方面扶植日本人在间岛的势力。要实现上述目的，最重要的是天图铁路须充分置于日本势力之下。设想一下：当修筑从老头沟到敦化的八十英里铁路时，是修筑前述那种日本人势力薄弱的吉敦铁路延长线有利，还是延长日本人势力很强的天图铁路有利呢？显然还是后者有利。说实话，对于这一论点，大村局长有何想法并不重要，我尤其想知道朝鲜总督府有何想法。大村的意见，恐怕是从朝鲜铁道

局的立场出发的，不能认为是整个朝鲜总督府的意见。关于这一点，我认为最好由贵省向总督府讯问一下。

三、满铁现在提出延长吉敦铁路，时机是否合适？

您很清楚，不仅满铁渴望修筑林西铁路〔通辽至林西〕和长大铁路，拟遇有机会即提出交涉；而且奉天方面也大致抱有此种打算。正当此时，吉敦铁路又尚需将近两年才能修完，如果满铁竟提出修筑吉敦铁路的延长线以对抗吉海铁路，那就只能徒使对方发生恶感；因而绝不能认为是合乎时机。提出交涉的适当时机，我认为须至吉敦铁路即将修通时，再提出今后如何措置的问题，才是极其自然而又明智的作法。所以，我们难于同意只按朝鲜总督府所谈的那种作法，即抛开其它问题不管，而随意地提出本问题。

絮言如上，总之，我不能赞同大村的吉会铁路速成方案，仍然认为按照与贵省商妥的程序进行，最为明智；不仅如此，还抱有将此铁路让给饭田修筑尤为适宜的想法。全部拙见，坦率直陈。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第 2182—2192 页

# 附：日商勾结中国地方官绅<br>修筑天图轻便铁路，架设图们江桥

## 天图铁路问题

民国四年，日人泰兴会社经理饭田延太郎呈准吉林当局及农商部，采掘天宝山之银铜矿，惟天宝山距图们江岸二百四、五十里，交通不便，运输极感困难，于是年十二月，遂有建设天图轻便铁路之计划。

民国五年，由该矿代表刘绍文呈请延吉道尹，转呈交通部，修筑人力轻便压车铁路，由天宝山矿区起，以达图们江北岸某地点止。交通部查核该路路线，于吉会拟定路线，颇有妨碍，与吉林省

长往返咨商，卒予以拒驳，不准立案。

民国六年，泰兴会社改变方针，运动吉林当局，以中日合办有利为言。吉林当局竟受其愚，再行咨商交通部，极力代请合办。同时饭田延太郎复勾结延吉劣绅文禄，自称该会社华商代表，擅订一中日合办天图铁路合同，凡十五条，定资本日金二百万元，中日各半，于七年二月呈请交通部立案。经该部前总长曹汝霖于是年三月十六日批示准予立案；然仍饬令该会社呈送章程图说等项，以凭核办。惟华人实无资本，嗣经延吉公民查实，大起反抗风潮。

民国八年，适值吉会铁路建筑问题开议，交通部派员履勘路线，查该路与吉会初勘之线，非两相平行，即两相交叉，冲突甚多。交通部以在吉会交涉未经解决，吉会路线未经确定以前，未便准予修筑，并以所送路线图，核与从前原呈预定路线不同，而该会社营业收支书，列有客货收入，及架设电话各项，亦与专用铁路暂行规则暨电气事业取缔条例未合，遂于是年十二月二十三日，咨由吉林省长拒驳，阻止进行，并取消原案。当时驻京日使，亦为该会社函请发给开工执照，亦经交通部据上理由，咨由外交部函驳。

民国九年春，文禄来京，直接向交通部屡请恢复原案，发给开工执照；辗转经手，而交通部毫无允许之意。文禄焦燥万状，因而郁死京师，该会社亦因而受一大挫折。

迨民国十年八月十七日，日使小幡照会外交部，转咨交通部，声明于未发执照以前，该会社亦即积极进行等语。前交通总长张志潭，即于是月十八日，以“备悉一是”四字，含混函复；而日人借口此项函件，乃于是年十月实行动工兴修。延吉公民得此消息，以该路并无华股为理由，迭开公民大会反对，并由商农教育等会，联衔电诘部院。交通部除电复解释未准其开办及发给执照等情外，并派委员二人，赴延吉实地调查，据查结果，亦确无中国资本；且天宝山矿已停办年余。日人恐失败，乃运动更加剧烈。

本十一年正月，饭田延太郎串同该会社书记许德洧，冒充代表名义，挟资运动和龙、延吉两县劣绅八、九人，各认虚股若干，诱以同分红利；该绅等受其贿买，即电京反证有中国股本在内。日人据此理由，即欲实行开工。不料事机不密，为人民揭发，宣布罪状，延吉公民团、学生团大愤，乃集众数千人，为示威运动，积极反对。而该绅等不知悛改，反主使日本开铁路应援团，游行街市，杂在数百日人之中，洋洋得意。人民以其廉耻丧尽，乃集众将其家私尽行捣毁，其家人于事前躲避日本领事馆署内，仅以身免。此场恶剧，实比京师五四运动尤为痛快；吉林官署乃与日领交涉，暂行停工，以缓民愤。

旋值奉直战争，诸事停顿。追停战后，东省不奉中央命令，日本视为有机可乘，遂借口前约，强硬要求修筑，于八月一日，径行兴工，擅埋木标，人民愤不可遏，尽予拔掷。日人竟以武装警察压迫，一面唆使韩人，割毁田苗五十余里，一面挖土建筑路基。我人民方面，激昂益甚，集众逾万，极端反对，并议决彼建此毁，暨推举代表呈控，种种对待方法。于是吉林省议会、延吉商会、教育会等，先后电呈部院，请示阻止及解决办法。经交通部函咨外交部，照会日使，电致驻延日领，转饬停工，以免发生意外；一面派员会同吉林所派委员，前往查办。日人亦知理屈，暂行停工，惟仍积极运动，托驻奉赤塚总领事与奉天执政交涉。奉当局允其请，电召吉林交涉员、延吉道尹来奉，协商合同事宜。事为延〔吉〕和〔龙〕两县公团探悉，于是召集大会，推出学董张斌、霍万程二人为代表，赴奉请愿，主张将合同根本取消。张、霍初到吉林请愿，未得要领，嗣于八月抄抵奉分谒当局。不料日人已于彼时，由赤塚居间，与奉交涉妥洽，决定以吉林省名义，改订新合同矣。事为交通部所闻，乃于九月二十八日，咨行外交部，照会日使，声明凡未经中央认可之国际契约，一概不能有效等语。是时延和公团屡电张、霍两代表，谓民气激昂，速向奉天

当局交涉。张、霍复电报告，谓接洽无结果，新合同业已拟就，代表等阻止签字又被驱逐，只有赴京请愿云云。延和公团电复，促其速行，张、霍遂于十月七日离奉，抵京后，于十二、十四两日，分谒同乡，并呈府院交通、外交两部请愿，并将在奉秘密抄出之新合同附呈焉。

交通部以该合同有将股本日金二百万元改为四百万元，并将运矿铁路，改为营业铁路等等之规定，核与吉会铁路，尤多窒碍，即于十月十三日，咨行外交部，迅与日使交涉，设法阻止签字。不料该合同已经泰兴会社之饭田延太郎与吉林省长代表交涉员蔡运升，于十二日晚八时，在奉天日本总领事署双方正式举行签字矣。

今国会对于此案，业已质问政府并予以否认；吉林旅京同乡学生，已迭开会，谋挽救之法；外交部亦屡次对日提出抗议；延和公民，亦准备最后之奋斗矣。然东省执政，对于各方面之要求解释，则始终缄默，严守秘密。吉林省议会对于人民之质问，则噤若寒蝉，无所表示。吁光天化日之下，魑魅魍魉，断送国权，日后终有负其责者。至此案将来若何结果，延和人民能否达到其所主张之目的，以东省目前情形观之，未可为延和公民抱乐观也。

《东方杂志》，第二十卷三号，第51—54页

## 关于天图轻便铁道问题概要

（1922.7　外务省）

日中合办南满洲泰兴合名会社（代表刘绍文、饭田延太郎），是在大正4年12月得到中国政府许可，开始经营天宝山银铜矿的。后来由于事业的发展，感到有必要在图们江至天宝山约八十五英里这段路上敷设轻便铁路，以搬运该矿出产的矿石和矿业材料。于是，大正5年12月，饭田延太郎同吉林省地方的有权势人士文禄，向延吉道尹张世铨提出申请书，要求设立日中合办天图轻便铁路

公司以敷设该铁路。该道尹在申请书上签上赞同的意见，经吉林省长呈报北京农商部和交通部，但此后未接到任何指令。为此，大正6年7月，饭田曾催促交通总长曹汝霖，该总长答称：上述修筑计划是地方事业，交通部不能进一步采取措施，应同当地官宪协商，商妥后再将方案呈送交通部和农商部。于是，饭田延太郎的代理人大内议员同中国方面的代表文禄，于大正6年12月21日，在深泽代理领事和王交涉员参加下，签订了日中合办天图轻便铁路公司合同（内部合同，于翌22日签字），并将上述敷设铁路申请书经郭吉林省长呈送交通部。该部同外交部共同研究之后，提议将上述合办合同删去一部分并进行部分修改。饭田方面对上述删改亦无异议。于是，大正7年2月22日，日中代表在修改后的合同上签字，并呈报交通部，同年3月16日经该部批准。

于是，该公司即着手准备修筑天图铁路，吉林省长并任命延吉道尹为该铁路监督，监督施工。然而，大正8年12月，交通部突然发来阻止工程的训令。该公司的代表当时曾历陈中途停工的困难，此后又不断请求允许继续施工。交通部均未予考虑，理由是：（甲）送部手续不完备；（乙）从前尚无中外人合办经营铁路的先例；（丙）地方人民反对。因此，大正9年4月，驻华小幡公使会见交通总长嗾使其给予允准。该总长答称：（甲）该铁路系延吉道尹仓卒地给予认可，交通部又迫于不得已依样批准的；（乙）运矿铁路原订以二十华里为限，而该路竟远远超过此限度；（丙）该线路的大部分同将来拟修筑的吉会线平行；等等。为此，小幡公使于同月5日和9日，以书面阐述了意见，其大致内容如下：（甲）该铁路线路与得到批准的合办合同所载并无相异之处；（乙）该铁路是经交通部于民国7年3月16日慎重而正式地给予批准的，有“申请书和修改后合同均已披阅，应准予备案”的批文；（丙）批准前关于线路长短问题是清楚的，如今提出此项问题实属无理；（丁）同吉会路平行问

题，不仅交通部早已熟知，而且两者平行便于吉会铁路施工；等等。其中，不仅逐条驳斥了中国方面的见解；并且唤起中国政府严重注意，如再拖延，给公司方面造成重大损失，帝国政府将不能漠视不问。然而，中国政府竟不给予任何答复。5月24日，小幡公使再函促对方发给执照。对此，交通总长于6月8日复信答称：天图轻便铁路同吉会铁路大部分相冲突，而批准天图轻便铁路，是提出修筑吉会线和线路测量以前的事；现值吉会线测量已经结束，即将再行讨论正式合同之际，中国方面理应收回天图轻便铁路；本轻便铁路之最终目的，不外运输矿石和燃料，待双方就收回本轻便铁路妥善处理后，交通部将派员筹建，使运输无碍。

上述答复，等于要全部勾消我方同天图铁路的关系。帝国政府认为绝不能容忍，遂向小幡公使发出训令，于大正9年9月15日向中国提出照会进行指责，其内容如下：（甲）本线的批准是大正7年2月26日，而吉会线是在明治42年签订间岛协约时孕育的，天图轻便铁路批准时，协定〔吉会铁路正式合同〕已在商议之中，可见交通部当时已预料到要修筑天图铁路；因此交通部曾以指令特设了天图轻便铁路合办合同第十一条的规定，这分明是即不管吉会铁路的敷设情况如何，已批准修筑本线；（乙）收回尚不存在的天图铁路乃是无稽之谈；其实，应该承认天图铁路的开工，并使其完工；等等。照会还指出：中国政府对业经批准的日本人企业，以各种借口阻止其行使权利，是关系到中国政府所给予的批准有无信用的问题；如果中国政府依然不进行任何反省，帝国政府将不得不指令有关方面对此项工程施工，以避免因遭到无理阻挠而受损失。然而，当时恰逢曹交通部总长辞职，叶恭绰继任，关于本案的交涉暂时被搁置。由于叶总长在批准敷设该铁路时是交通次长，熟知此中情由，帝国政府乃于大正9年9月10日致函促其颁发执照；但是，事态的发展仍未收到预期效果。

另一方面，吉林鲍督军表示赞同修筑该铁路，不仅将有关本案的文书送交北京政府，而且还发出了希望修筑的公函。为此，小幡公使于大正10年2月5日，再次函请交通总长批准修筑。本月20日，该公使与叶总长面谈。公使在面谈时指出：原定吉林省长的正式公函到达后立即发给许可；上述手续业经履行完毕，已再无借故拖延的理由。同时正告对方：如果交通部不予许可，我国将采取如下措施，即要求赔偿损失，或根据前此所获得的批准坚决修筑铁路。叶总长答称：由于时局影响，恐有激化舆论之虞。对此，该公使指出：已予注意，吉林官民毋宁说是希望迅速完成此事。

然而，交通总长在人事上又发生了变动。张志潭继任后，向天图公司代表表示愿尽快解决此案。当同年5月吉田代理公使直接以口头或公函督促时，总长却答称：交通部保存的关于本案的文件有遗失，待整理妥文件后可签发执照。以后追问上述文件是否已整理完毕时，总长答称：尚未整理完毕。他承认如果公司的手续完备，就不会不发给执照；还推脱说：已向吉林督军讯问该督军的意见以及该公司的事业情况，待收到复函即发给执照。交涉仍无眉目。

另一方面，驻奉天赤塚总领事向停留该地的孙吉林督军讯问了有关此案的情况。督军谈称：对天图、吉会两铁路并存一事并无异议；但天图方面拟向吉会方面高价出售等情况，将造成最大障碍；回吉林后将对两铁路有关文件进行研究，再尽力满足我方要求。本案的进展仍很缓慢。

大正10年8月，西田书记官同张总长进行会谈。张总长谈称：吉林复函收到，其中稍有反对意见，但对本案无碍。列席的孙润宇谈道：交通部的文件尚缺一份，虽非必不可少；但作为法律问题，运矿铁路不得超过二十英里，天图铁路不仅超过此限，而且加宽轨道，搭载旅客，以上均属违反规定。对此，西田书记官提请其注

意称:以上业经交通总长特许，理应不成问题。孙答称:那只是关于距离的问题。当时张总长并谈称:交通部拟就本案作出必要说明之后,即发给开工执照。

以后高木陆朗赴北京,对张总长从侧面进行策动，结果，双方结束交涉达成如下妥协:即由帝国驻华公使向外交部递交一份公函,陈述以往的交涉经过,催促早日发给执照,同时声明,即使在发给执照之前,公司亦将对该项工程进行施工;中国方面则谅解我方的申述,并声明立即向吉林省长转达,使其对天图铁路的施工不提出异议。于是,大正10年8月17日,帝国驻华公使递交了同意上述旨意的公函;对此，中国政府于翌18日送来复函。小幡公使特意在18日面会张总长时,强调此次函件往来绝非我方对发给执照的要求有所缓和;总长对此表示谅解，表白了他的苦衷，并明确提出不妨进行施工。

为此,驻间岛代理总领事向陶道尹查问,已否接到关于天图铁路开工执照颁发前可进行施工的训令;道尹答称:没接到任何指令。驻吉林森田总领事亦曾向孙吉林督军讯问有关施工问题;督军答称:当地官宪已作好准备，只待中央政府发来训令;以后又对该总领事称:在交通部发来开工执照和有关训令时,自当给予相应的保护和方便。

另一方面,帝国公使曾催促北京政府发给执照;张交通总长诿称:既已声明无执照亦可施工,该声明即与发给执照同样有效。当公使提议希望先发出上述旨意的公函时,总长表示踌躇,认为未发执照并在公函上写明许可开工字样,是违反条例的。结果,张总长答应将致电吉林省长给予谅解，以便不妨碍进行施工;但随后谈称:电报往返不得要领，将派交通部参事陆梦熊赴吉林，待该人提出报告后,必对此采取适当措施。本案的解决仍无丝毫进展。

此外,在陆参事视察吉林的消息传来之前,吉林省议会和延吉

地方民间已掀起反对天图铁路风潮。他们向北京政府发出通电进行阻挠。尽管发生种种障碍，天图铁路公司方面针对上述情况，一方面采取缓和措施；另一方面采取测量修筑用地和收买土地的步骤。在间岛南阳坪和上三峰地方，以朝鲜人名义收买车站用地完毕。在测量方面，暂停龙井村至天宝山一带的测量，集中全力进行龙井至上三峰的测量。

驻间岛堺总领事于本年6月7日，曾以公函要求对施工寄予保护和方便；然而，延吉道尹竟未予理睬，仍然发出通告，禁止天图铁路方面进行测量和租借用地，并对出租或出卖用地者行使拘留等不正当手段，表现出坚决阻挠工程的态度。驻吉林森田总领事派人同孙督军交涉，上述被拘留者始获释放，但其它有关进行施工事宜，毫无进展。数年来的悬案，直至今日，既未解决，又无头绪。

日本外务省档案胶卷，S185，6192.29，第1895—1909页

## 驻奉天总领事赤塚正助致外务大臣内田康哉函

(1922.10.23)

关于此事，今春以来，吉林省政府代表与本官在当地已会晤数十次。在此期间，由于有地方群众的反对，有中国方面的内部政治倾轧，以及北京政府中与东三省有关人物乘机利用，反对颇为激烈。结果，中国方面的当事人，对承担解决此事的责任表现踌躇。特别是周围的威胁，不仅要剥夺当事人的政治生命，甚至可能使当事人陷于生命财产亦难保的境地。因此，本官竭力使中国方面设法阐释反对派的误解，同时向他们说明：“解决此事对日中两国双方有利，绝非日本方面垄断中国利权。”因此，为特意表示我方态度公正，决定当本合同签定后予以公布，使各界周知，以消除舆论上的误解。于是，才使此案交涉获得进展。再者，本合同条款比起与文禄原订合同，轻轻一瞥，个别地方似有让步之处。这是容纳中

国方面当事人恳切愿望的缘故。然而，这仅仅是为保持他们的体面而略加修改；至于实际内容，则几乎无大差别。此外，开工执照一事，已决定由吉林省公署负责呈请交通部颁发，暂时先由省公署批准动工。鉴于东三省对中央政府关系的现状，或许不能早日领到开工执照；但对目前进行施工并无妨碍。此事交涉，幸得张作霖及吉林省政府代表人蔡外交特派员，对周围的议论纷纭，始终不受拘泥，而从大局着眼，使交涉成功。所以已按本官第398号电报所陈，于本月12日将合同签订完毕。

日本外务省档案胶卷，S186，6192.29，第2636—2639页

编者注：合办天图轻便铁路公司合同，见《中外旧约章汇编》，第3册，第319—320页。

## 顾外交总长致小幡公使照会

(1922.10.27)

为照会事，天图铁路案，前经本部于8月29日照会贵公使查照，速电日领事转饬该公司停止工作听候解决在案。兹准交通部函称：风闻吉林省与日本领事缔结天图轻便铁路建筑条约，吉林各社会非常反对。正核办间，复据探报：此项改订合同大体已定。其最要者：一、由吉林省公署与日商合办；一、股本由二百万改为四百万；一、运矿铁路改兼营业铁路；云云。查此案，前因该公司原拟路线与吉会干线有平行及交叉种种冲突；其营业收支书内复列有客货收入一项，核与专用铁路暂行规则不合；是以至今未发给开工执照。兹据报称：该路有订立合同改兼营业等情，是于吉林方面尤多窒碍，等因。相应照会贵公使查照，迅电日领事对于该案停止进行，静候解决，以免纠纷，实纫睦谊，并盼速复。

日本外务省档案胶卷，S186，6192.29，第1726页

## 驻间岛总领事铃木要太郎致外务大臣函

(1926.5.7)

关于本案，曾数次接到阁下以书面或电报发来的训令，本官也曾屡次致电报告。此次，如另纸架桥协定及设计要项，本官同道尹的意见已大体一致，由道尹向吉林官宪报告，得到同意后即可决定。看来，吉林官宪大概不会有何意见，所以不久将能确定。本案过去的交涉经过是:

一、据道尹的意见，为了联络天图、图们两铁路，以两国政府架桥为原则是不适当的。往年，关于图们江军用临时桥梁撤去问题，间岛日华官宪及北京外交部与日本公使馆之间，进行了各种交涉。当时，北京外交部曾经表明，日本方面如撤除现在的军用桥，为了便利两国人民交通，两国政府协商后，可以架设新桥。因此，就应当根据这一通牒，以建设便于两国人民交通的桥梁为原则，采取两铁路公司经过请求可以通过铁路的形式。不这样做，日后中央政府和吉林的政情关系一旦恢复，就要影响到特派交涉员自己的立场。故关于两铁路联络事项最好在协定中不予规定。关于联络协定，在架桥协定决定后另行规定。这一联络协定亦可不报告北京，而止于吉林。本官对道尹这些主张表示同意，约定以不影响对方立场的方法行事。

二、委托总督府铁道局施工，被认为有碍中国体面，坚持不肯让步。后来决定由总领事和道尹委托适当技师进行设计和监督，结果选定由总督府铁道局技师负责这一工程。

三、关于建设费，在协定文中只是规定日华双方各负担半数即可，不必规定中国方面的负担，由饭田延太郎从天宝山报效金中扣出垫付，因为这是关乎中国体面的问题。本官表示同意。

大致按上述方针，进行交涉，选定技师，取得在本协定成立前

着手测量的谅解，并开始了测量和设计。关于使桥梁的修建能适于宽轨铁路，以便将来吉会铁路实现时能马上应用一节，（朝鲜）总督府的意见同本官〔与中国方面〕达成的谅解大相径庭的情况，已如过去所报；后来根据阁下训令，就建设费增加三十万元的问题，同道尹一再交涉，同时与技师协商，拟定并交来增加费用的理由书，已如4月5日机密第340号敝信所报，道尹似已同意，并应允将图纸及设计书转送吉林，经同意后最后给以回答。故催促技师设计和调查研究，结果制定了二、三种方案。但最感头痛之点是，只要是具有若干专门知识的人，一看设计便可了然，这并不是窄轨而是宽轨桥梁，一旦送交吉林官宪，中国当局必将使令相当的技术人员审查这一设计，无疑届时必将暴露宽轨计划，从而可能导致本案的破产。这一点是颇费苦心的。经技师再三研究，决定采取这样方法以蒙骗中国政府，即将桥脚水面下部筑成宽轨式，水面以上使之成为狭小的窄轨式，用于宽轨铁路时，可将桥脚水面上部用铁筋混凝土卷起，就能轻易地变更为宽轨式的。中国方面如果对水面下部为何这样坚牢发生疑问，可以说明图们江水流很急，并在解冻时有大量流水，因此必须特别坚固。按照这一办法，不会有任何疑问，是个完善的设计，所以决定这一方案。本月4日携同技师至局子街访问道尹，作了详细说明，大体上得到同意。所以，已由道尹将架桥协定案、设计要点、图纸等一并邮往吉林，以求得其同意，估计不久将会得到吉林的回答，然后再行决定。关于另纸架桥协定案，希能迅速得到阁下同意，以便最后决定。

此外，本案是根据上述第一项原则，即往年北京外交部同意的图们江架桥的宗旨所架设的，故本官采取了这样的步骤，即如另纸甲号，首先照会道尹，表明拟撤除临时军用桥，经同意后，再按另纸乙号声请架设新桥，待其回答后，最后才进入架桥协商。这一步骤已同道尹详细议妥，希阁下能予同意。又据技师言称，铁道局存有

少许使用过的宽轨桥梁钢材，使用它较购入新品的价格可节约一半费用。原来，必须以桥梁建设费的半额用于购买钢材，此次建设的图们江桥梁，日后再改为宽轨时，钢材也必须全部改变，假如现在装置上宽轨或钢材，无须任何变更即可原样使用，颇为经济。此次在同道尹商谈时，在闲谈中与技师也谈到了上述情况。道尹宣称：修筑吉会线的必要性，任何人都是同意的，只不过是时间问题，在二、三年后把它改为宽轨时，改变上部桥轨是很不经济的，如果铁道局能廉价供应，此刻使用它建成宽轨式的乃是上策。出乎意外地对此颇感兴趣，并答应以私人意见向吉林省当局建议。同吉林协商结果，是否根据此案办理尚不得知。如果能够公开修筑宽轨式，则是我方所最欢迎的。仅作如上报告。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，1930 年，第 33 项，打字本

编者注：图们江架桥协定，见《中外旧约章汇编》，第三册，第 590—591 页。

# 五、"包工"修筑吉敦铁路

## 1 吉敦铁路承造合同的签定

### 合同签定经过

修筑吉敦铁路问题被提到日程上是1922年以后的事。吉林官民看到吉会铁路借款正式合同不易实现，将来也有困难，便认为当作吉长铁路延长线来修建吉敦铁路可望易于实现。11月9日，吉林财政厅长兼交涉员蔡运升对堺总领事提出非正式的意见，力陈吉长铁路延长到敦化的重要性，表示拟在满铁川村社长到任后进行协商，希望得到堺总领事的赞助。对满铁吉林公所奥村慎次也提出同样要求。

吉会铁路借款合同的当事者乃是日本特殊银行团，满铁仅在运输技术方面，经日本政府和银行团谅解，被委任部分权利。因此要想作为吉会铁路一部分修筑吉敦铁路，非在吉会铁路借款正式合同签订以后，不能听任非当事者满铁的想法，做出任何事情。同时和吉会铁路借款合同分离开另行交涉延长吉长铁路，事实上无异是部分修建吉会铁路，它侵犯了已经拿出一千万元预付款的银行团的权利，所以满铁如果不肯承担这笔预付款，就不可能达到目的。然而，满铁是坚持不放弃吉敦路修建计划的。1923年6月2日，满铁吉林公所奥村慎次同入江人事课长一道访问吉长铁路局长魏武英，就吉敦铁路问题交换了意见，随后也同舒兰县龙知事举行会见，说明了满铁对修筑本铁路的态度。

1923年1月4日蔡运升又提出要求，打算用吉林省的满铁贷款修筑吉敦铁路，同时还要求三菱会社协助修筑吉林、五常铁路。

不久，蔡转任滨江道尹，吉敦、五吉和长扶三路交涉遂告中断。后来，省议会副议长刘树春听到吉林省同满铁、三菱之间存在铁路借款问题，认为开发吉林省舍修筑铁路而无他，一方面说服孙督军，一方面努力唤起官民对修建铁路的关心，吉林省官宪首脑终于决定了修路方针。孙督军为促进这一计划，命令一直干预此事的滨江道尹蔡运升来长。蔡道尹于11月17日同满铁吉林公所奥村慎次就三铁路修建问题进行了预备协商，蔡极力要求满铁给以援助，并希望由吉林省和满铁提出适当条件，以解决本问题。满铁考虑到在接受吉林省建议进行协商以前，必须取得银行团和日本政府的谅解。为此需要做很多国内交涉工作，就决定暂先在满铁负责的情况下举行预备交涉，由大藏理事负责进行。这是1923年11月20日前后的事情。根据这一方针，24日在哈尔滨滨江道尹公署举行有吉林省方面蔡道尹、徐秘书，满铁方面大藏理事、岩崎铁道部员参加的会谈。在此次会谈中，双方仅提出了个人见解，并未提出详细条件。对这一交涉，满铁内部也有人认为，以地方官宪为对象签订合同是在迫不得已的情况下的变态行动，即使是预备合同，以吉林省为对手商订，仍嫌欠妥，有可能给日后的进展带来障碍。正式交涉因而搁浅。

至1925年4月，满铁企图通过吉长铁路局长魏武英鼓动张作霖和交通部总长，以实现吉敦铁路的修建，在北京进行大约四个月的交涉以后，于9月24日，满铁松冈理事同交通部长叶恭绰和魏武英确定了吉敦铁路修筑承包合同方案，并派魏武英去奉天征求张作霖、王永江及吉林省当局同意。本合同方案的交涉最初是由松冈理事对张作霖进行的，根本问题已经大致达成协议，只是文稿的草拟工作由张作霖吩咐张作相和王树翰来做，但由于已往的原因，未获结果，然后又命令交通总长和魏武英负责解决。该方案的内容略同于洮昂铁路承包修筑合同，想像张作霖是会同意的，但

预计到该方案可能同王永江商量，王又可能以与吉林有关为理由同张作相、王树翰协商，张王可能再以难于捉摸的态度予以抹杀，松冈理事便向叶总长说明:“交通总长既受张督办委托，并且对此类案件当然拥有掌管权，因而关于合同细目甚至没有同张督办商量的必要，合同内容业经张总司令与本人约定，故应立即由总长和本人进行签字，然后通知张督办和奉吉当局即可，至于取得张督办以下诸人的同意，在签字后当由本人负完全责任。”松冈理事极力督促签字，叶总长犹豫不决，未能做到签字的地步。于是派魏武英携确定案赴奉。

魏武英于10月12日面会王永江，旋与张作霖会谈。张作霖要求一百万元筹备费。满铁认为，应该和洮昂铁路一样，不能支出一文筹备费，张作霖如坚持不肯，停止交涉亦在所不惜。松冈理事遂下定决心，停止已进行四个月的北京交涉，在10月19日离开北京以前，力图做到签字的希望未获成功，不得不按原定日期返回奉天。松冈理事返抵奉天后，立即责令魏武英和满铁社员镰田弥助对张作霖、王永江进行强硬交涉，至10月21日终于取得张作霖、王永江对该合同的同意。松冈理事于是立即在同交通部商妥的合同上签了字，魏武英在22日带往北京，24日交通部总长叶恭绰也签署完毕。至此，吉敦铁路承包修筑合同宣告成立。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十四章，第二节，第一项

## 日本驻长春领事山崎平吉致外务大臣内田康哉函

(1922.11.13　　机密第50号)

关于本案，据闻业经小幡公使本月10日以机密（合送第77号)呈报在案。上月27日吉林财政厅长兼交涉员蔡运升，借由吉来长之机访卑职时谈称:“现在吉林省财政并不充裕，为谋求财政稳定，决定以开发全省的富源作为紧要任务。为了实施这一工作，

首先应着手的是，谋求交通的发达。从这个意义上说，我们感到刻不容缓的是延长作为预定线的吉长线。我个人的意见是，计划修筑由吉林经额穆至敦化的线路，使之早日着手和实现(此时附带略微表示，延长吉长线使其达到朝鲜国境，不仅修筑费需要巨大数目，而且吉林省内的丰富物资，恐多被朝鲜方面所吸收，莫如将此线的终点止于敦化，如此则附近进出的物资，便可利用吉长线集聚到长春方面)。关于这一问题，也曾与吉长铁路局长商议，并且孙督军也热烈赞同。最近成为吉林省三悬案的天图轻便铁路、哈尔滨交易所和哈尔滨电车等问题，也大致得到解决。在这种情况下，自己觉得身为吉林省财政的当事人，务必能使这一问题实现，首先拟以此来取得日华亲善和共荣的实绩。此项计划与满铁方面也有重大关系，因此想在川村满铁新社长到任之后，争取尽快亲自会见，以陈述意见。所以，关于这一问题，亦希贵领事善意考虑，向满铁方面作适当的劝说和斡旋。”对此，卑职答以“此项计划在吉林省开发富源上是紧要问题，当然要尽力斡旋；但一般说来，修建铁路还存在需用大量资金的问题，尚不了解满铁会社方面目前是否能立即筹划此项资金，因此，我认为重要的是：应该由财政厅长事前收集好能够证实铁路修建后收支核算有利和有前途的各种材料。”

日本外务省档案胶卷，S 194，6192.35，第 8 — 11 页

## 日本驻长春领事西春彦致外务大臣松井庆四郎函

(1924.1.31　　机密第 83 号)

自大正 7 年 6 月，以兴业、台湾、朝鲜三银行为债权者签订一千万日元吉会铁路借款的对华借款契约后，迄今已经过五年，但仍处于似有似无的状态之中。不过，从去年年初起，据称又决定修建以该线当时预定线一部分吉林起贯通吉林省林区以敦化为终点的吉敦铁路。

如修建此铁路，使难于运出的吉林木材一旦登市，由于吉林商业方面的通信机关不够完备(因不久前日本通讯机关撤除)，则长春势必成为中心。此外一般认为它会给满洲地区带来很多好影响。

日本外务省档案胶卷，S 194，6192.35，第14—15页

## 满铁致兴业银行总裁小野英二郎函

(1924.2.13)

敬启者，关于贵行和台湾银行、朝鲜银行拥有借款权的满蒙铁路，敝社希望同中国方面协商尽快修筑。在这些借款线或类似线上修筑铁路，是实现我国夙愿的需要，贵银行团亦将受益非浅。因此，关于修建问题，希能暂时默认敝社所采取之措施。将来贵银行团如拟解决这方面的问题，敝社将以善意同贵团进行协商。为供参考计，特附上事业计划预定线路调查书要旨一份，即希查照。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十四章，第二节，第一项

编者注：银行团默默地同意了满铁的要求，因而满铁积极进行修筑该铁路的交涉活动。

## 关东厅警务局长中山致拓殖事务局长别府函

(1924.2.20)

关于以二百万元〔此数有误〕预算修筑吉敦铁路一事，现已趋于具体化，该线是大正7年6月经债权者兴业、台湾、朝鲜三银行签订一千万元对华借款的吉会铁路予定线的一部分。但最近在吉林平和银行任专务董事的我国人内垣实卫等一夥人中，有一名叫峰簇的我国人，是为计划修筑吉敦铁路而暗中奔走的人物。现吉林省议会40名议员中，属于议长程科甲一派的有19名，属于副议长刘树春一派的有21名，峰簇与刘树春一派勾结，正奔走修筑上述铁路。刘树春一派认为要想进行这一问题，先决条件是更迭中

国政界的首脑人物，即拟推举现任吉林省财政厅长孙其昌为吉林省长，推举现任奉天省参谋长杨宇霆为吉林督军。由于排斥王省长和孙督军运动已经开始的事实业已暴露，结果终于令人产生误解，认为在排斥运动的首脑人刘树春背后有日人蜂簇，蜂簇背后有满铁，有日本等等，从而引起了问题。因此多数人估计将给铁路的修筑带来挫折。

日本外务省档案胶卷，S 194，6 192.35，第16—17页

## 在北京的松冈理事致满铁社长电

(1925.7.20)

关于吉敦铁路的交涉，正在大力进行。估计到办妥为止，在此地需要二十万元左右的机密费，但目前请先电汇银五万元，充作机密费用。当然，即使花费相当的机密费，结果也可能是以失败而告终，只能是竭尽全力而后已。请谅解此点。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，极秘，打印本，第4页

## 满铁社长致在北京的松冈理事电

(1925.7.23)

按贵电电汇银五万元，充作承包吉敦线的筹备费。支出银二十万元机密费，将造成机密费的增加，根据去年的前例，也有必要取得政府的批准，故目前暂作筹备费支出，希尽量取得收据后再支出。其次，吉敦铁路原来是为承受长大线拟适应中国方面的要求而承包的，故如贵电所述，在长大线无望的今天也有意见认为，是否亦可单独活动承包吉敦线。请将详情电告。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第4页

## 松冈理事致满铁社长电

(1925.7.24)

贵电敬悉，关于吉敦线筹备费一事，所谓银20万元乃银10万元之误，请谅解。

贵电末段敝人不能理解。(一) 所谓吉敦线原是为了承受长大线云云，只不过是整个铁路问题的一个局部。近三个月以来，对于对方的拟签订吉敦线的提议，因担心如不同时也签订长大线，日后很难期望实现长大线，所以采取冒险的办法，一直拒绝只签订吉敦线。然而，以后的形势发生了变化，不料上海事件终于扩大，吉敦、长大都呈现出无法实现的局面。这主要是因怕给局外人排日和攻击段政府以口实。不过，如您所知，从最近起吉敦就比长大的可能性大。长大在长农〔长春至农安〕的形式下，由敝人秘密命令进行的和登〔和登良吉，日本商人〕的计划，将会成功，因而敝人决定暂且冒险先按和登的计划勉强进行，目的只是期望此时能排除万难使吉敦线必成。关于重新进行长大线问题，决心回社后向阁下建议慢慢进行。敝人从来就没有这样的理解：即长大线如不能成立，吉敦线也就不再必要。即使在想尽一切办法只能获得吉敦线的情况下，也仍期望其成立，我想为开发满蒙着想这也是当然的。如果不得已，则适应中国方面的希望，在顺序上先成立吉敦线，随后再办长大线，也是一种办法。就我来说，虽然也想过即使推迟吉敦线，当然也要立即实现长大线，但始终没有这种想法，长大线不成立，吉敦线也就不再必要。

(二) 也许因为申请了机密费使人们产生误解，认为是活动吉敦线问题。但我并未进行什么活动。从最初起，如欲在北京解决铁路问题(如您所知，最初来北京时，由于和张作霖的关系，先在北京白白逗留一周到十天左右，便离开北京，向张作霖报告称，在北

京毫未解决。虽然计划进而转换方向冲向吉林，但以后张作霖去天津一直不归，同时上海事件特别扩大。所以，经过种种曲折，终于归结于最好先同交通部交涉，最低限度也要解决吉敦线问题。此点请见谅是幸），当然要对交通部人员等给以很多贿赂，而不是另外进行什么活动的问题，奉天和北京的差别实在于此。事先之所以未向社长报告上述情况，的确是敝人的疏忽。敝人受中国之毒太深，错误地认为，象这种事情，不迫于必要不报告，也是很清楚的。尚请明鉴。

（三）再者，敝人另外还有此时必须期望吉敦线成功的重大理由。记得，这一点在社长晋京〔东京〕前确已向您谈及，但也许敝人记错，因故不想以书面说明这一问题，待日后敝人归社时再向您报告，在此之前，请相信敝人所说有重大理由这句话。

（四）此外，在吉敦线即将成立时，除一般贿赂外，还要向叶恭绰格外秘密交付二、三十万日元（大概也可能遭到拒绝），我想事先必须做好精神准备。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第5—7页

## 在北京的松冈理事致满铁社长电

(1925.8.11)

从吉敦线的交涉进展程度来看，我认为时机已到，故于昨天往访了叶交通总长，通知他回大连后将同社长交涉，在最后签订吉敦线契约时，交给叶交通总长二十万元作为零用，而对张作霖以及奉天、吉林方面绝对保密；另外，吉敦线开工后，随着工程的进展，大概有可能随时秘密支给十万或二十万元，但从工程可以筹措的款额，最大限度是五、六十万日元。叶交通总长对本职的好意和苦心也深表感谢。签订吉敦线契约时准备先支付的二十万元，当然也由上述工程费中支付。请社长对以上问题严格保密，只限社长

知晓，勿向任何人谈及。本职将于最近归任，届时再亲自向社长汇报情况。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第12页

## 在北京的松冈理事致满铁社长电

(1925.9.13)

交通部方面大致允诺了敝人提出的三项条件，本日将全部契约草案讨论完毕，明日再会见一次便提交总长及次长最后确定。魏武英大概准备明天、最晚后天乘车前往奉天征求张总司令的同意。关于以上问题，敝人业已言明，决不容许再延期数日以上。如果本契约最后幸而通过，拟及时订购材料，因此社长即使不在，亦请交代给副社长马上办理。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第18页

## 在北京的松冈理事致满铁社长函

(1925.9.24)

敬启者，经过种种曲折，终于确定正式名称〔大概指合同名称〕。在魏武英携带吉敦线工程承包契约案前往奉天的同时，派穗积技师携带如另纸抄件的极秘敝函同道赴奉，还让本庄少将致电町野大佐，并托付他们将敝人另外委托的函件和致镰田、野村正的敝函一并带去。内容如另纸抄件，请予同意。另外，最多不超过十天，也许在四、五天之内敝人即通知办理签字。特此函告，不尽欲言。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第18—19页

## 在北京的松冈理事致满铁社长电

(1925.10.10)

野村课长同敝人的关于吉敦线的往返电报抄件，将由该课长

转电。目前对张作霖不可支付一厘筹备费，故应尽量说服张作霖；如果不能重新考虑，本职即想停止进行此事立即归社，请予同意。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第25—26页

## 满铁社长致松冈理事电

(1925.10.11)

关于吉敦问题的贵电接到，野村也亦寄来了他同贵职的往返电报抄件。如果贵职估计此事难以向前进行，不妨停止交涉返社。据敝人赴京时所闻，有人说同森林有关的吉林当局者，希望和大仓组及王子制纸会社合办建设本铁路。谨此奉闻。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第26页

## 满铁奉天公所长致满铁社长电

(1925.10.12)

松冈理事来电及其他电报如下，谨供参考。

张总司令现在是否尚未返奉，如已返奉，希贵职立即前往会见向其说明，阚朝玺似乎希望修到热河，但如以前敝人所说明的，希望命令当局者此时首先着手到开鲁的工程。再者，关于吉敦线，已向野村发去电报，希同该人商量后与町野等人联系，现在试以强硬态度直接向张作霖进行交涉。不过，关于筹备费问题，因王永江已向野村私下谈过，故对这一问题，希按照野村的意见，注意不要使王永江的处境为难。

同张作霖交涉的时期和方法等，也有王永江等人的关系，完全委托贵职和野村课长。再者，不妨请问该总司令，是否想使敝人的面子完全丢尽。为供参考，希将本电转给社长。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第28页

## 满铁庶务课长野村致满铁社长电

(1925. 10. 12)

昨天松冈理事来电如下:

来电敬悉。关于吉敦铁路，从工程费中挤出100万元是决不可能的。张作霖若是对本案还要求筹备费,真是相当意外(当然提出这一要求是敝人早即预料到的，但在表面上只能这样说)，并且按理他也不应该对本案提出这种要求。迄今为止，敝人在进行此事当中，始终要使它与洮昂铁路相同，建设成为毫无筹备费的铁路，这样做为东三省以至中国着想也是忠实的。请按这种意旨请求东三省协助解决。另外,请与鎌田公所长、町野商量，向张作霖转达也请其按这种精神处理。再有，尚请一读已另向鎌田拍发的电报。为供参考,请将此电转致社长。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第27页

## 满铁野村课长致满铁社长电

(1925. 10. 12)

已向松冈理事发出如下电报:

已同王永江会见，按给敝人和鎌田的贵电意旨进行了商谈。我想省长一定会赞同我的此种意见，故向其说明，理事已来电令，根据这一意思重新请求省长协助解决。并且说明，请省长充分了解,若是需要筹备费的话,绝无成功的可能,同时,如像洮昂线那样毫无浪费地修筑吉敦线,为开发东三省着想也是值得欢迎的,故请求省长协助向张作霖解释清楚，务必使之成立。对此，省长答复称,我也有同样想法，不过，张作霖甚至在订立洮昂契约时已有所期望;在签字时曾迟疑不决,我想也完全是因为这个缘故。吉敦线因吉林方面反对,可以想像是非常困难的,等改日魏武英会见张作

霖后，张作霖将会找我商量，届时一定按上述意思向他说明，另外，也请镰田明天找张作霖谈谈。

经省长斡旋，魏武英将于今晚会见张作霖，已提请魏武英注意贵电所谈问题。社长业已了解。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第29—30页

## 满铁奉天公所长致满铁社长电

(1925.10.13)

松冈理事来电如下：

时间拖得过长，敝人已经不能再这样不得要领地留在北京，故已决心一定在本月18、19日左右离京返回大连。在此以前，如果张总司令不能无条件地予以同意，拟暂时停止进行此事。请将上述意见转达魏武英。今日敝人也准备将以上意见通知交通总长。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第32页

## 在满铁奉天公所的松冈理事致满铁社长电

(1925.10.21)

关于吉敦问题，今日同张总司令及王省长面谈，已取得其同意。由北京动身时，敝人已在同交通部磋商过的契约上签字，明天魏局长将携带本契约返回北京，直接请叶总长签名盖章。张总司令已电令叶总长可马上在上述契约上签字。

已经商妥，在接到上述电令时，交通总长立即签字。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第35—36页

## 张作霖致叶恭绰电

(1925.10.21)

交通部叶总长鉴：密，吉敦合同松冈理事业已签字交由魏局长携带回京，请即签字可也。张马

东北档案馆：日本侵华档案，第35号

### 交通总长致吉林省长公署咨文

(1925. 10. 29　　第1352号)

交通部为密咨事，查修筑吉敦铁路一案，前经南满洲铁道会社迭次请求进行，当饬吉长铁路局长魏武英秉承贵署与该会社往返磋商。兹据该局长将议定合同及附件声明书呈送前来，并准张上将军马电请即签字，等因。查所议合同及附件声明书等项，尚属妥协，即经照签，除咨东北边防督办公署并派魏武英兼该路工程局局长外，相应照录吉敦路承造合同中日文各一份，又来往附件各五份，来往声明书各一份，张上将军马电一件，咨请贵署查照备案。

东北档案馆: 日本侵华档案，第 35 号

编者注: 吉敦铁路承造合同、合同附函及附件吉敦铁路工程承造施行细则，见《中外旧约章汇编》，第 3 册，第 574 — 581 页。

## 2　许世英内阁决定取消合同，满铁悍然拒绝并积极准备施工

### 在东京的松冈理事致满铁社长安广函

(1925. 11. 10)

敬启者，本职于本月 4 日午后到京，5 日便去外务省访问亚洲局长木村，详细报告了铁路问题的经过，并亲自交了一份吉敦铁路建造承包契约抄件。因时局关系，目前将此事作为极密处理，一切暂不向外发表。协商结果，已取得谅解，除大臣、次官外，本契约书均不向外透露。

当天，还会见了外务大臣和出渊次官，概略地做了报告，并说明详情请向亚洲局长了解。

6 日访问黑金拓殖局长，就满洲的整个铁路问题，详述了会社

的方针和过去的交涉经过，等等，同时还报告了关于签订吉敦铁路契约问题和白开线的交涉结果。另外，向该局长征求意见称：该问题目前因为需要极端保密，故按一般形式请求贵局批准恐怕要泄露出去。局长答复称，用口头报告即可。因此，直接向该局长亲自交了一份上述契约抄件。再者，已向局长附带说明，形式上的手续，我想在最近适当时期，可酌情由负责书记官同东京支社进行磋商，对关东长官，拟由社长只向该长官提出一份上述契约书抄件，但只留在长官手里，不作为正式文件送交内阁，请了解此点。

昨(9)日午后进而会见加藤首相并作了报告，内容和对局长的报告大致相同。特此报告。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第39—40页

## 满铁社长安广伴一郎致吉敦铁路工程局长魏武英函

(1925.11.27)

关于吉敦铁路建设工程，拟准据以下各项进行施工，希予同意。

一、各种材料由贵局直接购买。

二、如桥梁或土木等将成为铁路基础的重要工程，在最有经验的技术人员同熟练的工程承包者保持充分联系的情况下，方可期其完成。因而这些重要工程须由本社或本社信任的承包者承包施工，以期由本社负责迅速完成。再者，一切工程承包手续，应由技师长和局长协商决定。

满铁：《吉敦铁道建设及贷金额交涉经纬》，极秘，附件第2号

## 吉林省长致交通总长咨文

(1925.12.1　第1298号)

为咨复事，案准大部一三五二号来咨，以修筑吉敦铁路一案，

前经饬吉长路局长秉承贵署与满铁会社磋商，兹将合同等件照签，等因，并咨送书件七份到署。查此案事先毫无闻知，大部来咨内有秉承贵署字样，殊与事实不符。准咨前因，除备案外，相应咨复查照。

东北档案馆：日本侵华档案，第35号

## 满铁驻吉长铁路代表中川致满铁庶务、铁道两部长函

(1925. 12. 7)

为了取得交通部对吉敦铁路问题的谅解和许可，11月29日派使者前往北京，结果使者于昨日返回本局。

据使者报告，因前叶总长和郑次长已同去天津避难，故在天津与他们会面。据次长称，在北京逗留期间，曾再三命令魏局长，因为需要极其迅速地办理吉敦路的必要手续，应回局赶紧办理，可是一直这样拖延，到现在已毫无办法。次长的态度极为不满，但叶总长的意见是：根据目前的政局，只能由魏局长负责设法和东三省当局及满铁协调进行，关于任命技师长，虽然在契约上也明确记载需经交通部批准，但在这种情况下，即使把它提交给交通部也决不能批准，反而只能对吉敦铁路契约引起物议，毫无益处。因而这一问题也可由局长同满铁约定：以后交通部产生异议时，不妨回答：上述问题因为向交通部报告后未得到回答，所以认为是得到批准的，并且已经实施，上述报告所以未能到达，可能是因为战乱在中途遗失。至于其他问题，局长可根据契约同满铁协商办理。

因此，携带的文件均未向交通部提交，业已带回。再者，据叶、郑二人称：我们现在虽然退出负责地位，但并非离开民国交通界，决定暗中给予支援，所以局长应努力同东三省当局者协调进行此事。因此，本职已同局长商量拟马上订立技师长契约，局长虽然也有同感，但他认为近两、三天的形势，几乎无法预料奉天和吉林

省的首脑人如何变动，准备再等待一下时局的变化。不过，本职认为既然技师长契约是实行的第一步，故须尽可能使其订立契约。因此，请拟订契约文本，并先寄到敝人手里，以便能在适当时机让魏局长签字。

请考虑后，给予指示（契约文本日中文各两份）。

魏武英因北京政变和东三省目前的混乱，对自己的地位非常感到担心，并担心自己的安危，今天将自己一部分物品拿到敝人家里，决定明天把家眷迁到满铁附属地内。

中国方面，有一派打算在奉天失足后提倡吉林省独立，实现吉林人的吉林，也有人主张听从和顺应时势。不管怎样，现任督军和省长将被撤职。在军人中间，吉林人没有有力者，镇守使丁超虽然不是吉林人，但孚有众望；就文官来说，据称，现省议会齐议长、哈尔滨蔡道尹、马实业厅长、于教育厅长都是吉林人，所以是有力的省长候补人。总之，毫无根据的谣传很多，人心不安达到极点，都在提心吊胆。

再者，技师长的契约和成立吉敦局，我想不论时局如何也要使之进行，关于此点，希指示。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第41—44页

编者注：松冈洋右和叶恭绰签订吉敦铁路承造合同后，郭松龄事件发生，继而又发生奉系军阀张作霖同国民军冯玉祥的战争，政界出现极大动乱，叶恭绰等亲日派下台。吉敦铁路合同未得到中国交通部的正式批准。当时爱国反帝运动高涨。新成立的许世英内阁决定取消吉敦铁路合同。但是，满铁悍然拒绝，继续准备施工。

## 日本驻华公使芳泽致外务大臣币原电

（1925.12.27　第1213号）

今晨的〔新闻〕电讯，有如下内容：

吉敦铁路是东三省的重要干线，在国防上和经济上，是关系到国家存亡的铁路，因而日本为侵略满洲正注视着这一铁路。本月

5日，满铁安广社长令松冈理事与张作霖协商，10月21日张作霖致电叶交通总长，结果于同月24日叶总长竟盗用关防，同松冈签署1,800万日元的借款契约。

该铁路是满铁与日本海相联系的线路，令人不寒而栗的是，日本对中国的军事行动必将加速。十分明显，这是秘密卖国的行为。因此主张国民应奋起力争，达到废除这一契约的目的，以期除掉国家的百年大患。同时，发表的这一契约原文，是由十三条构成的，契约的要点是：中国发行利息五厘的金币公债，偿还期限四十五年，以铁路全部财产和收入为担保，并决定以预备契约为基础，在四个月以内签订正式契约，在预备契约成立的同时，满铁预付1,800万日元，利息定为八厘，正式契约成立后，须由募集公债所获得的资金来偿还此款，付款在北京进行。

日本外务省档案胶卷，S 194,6192.35，第208—210页

## 满铁北京公所长致松冈理事电

(1926.1.7　　时局98号)

许世英内阁阁员大致就任，今日召开第一次内阁会议，因吉敦契约手续尚不完备，故做出决议，应审查情况，由交通部通知，该契约未通过，并向公众声明。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第73页

## 满铁北京公所长致松冈理事函

(1926.1.7)

如时局98号电，在昨天的内阁会议上虽决定声明吉敦契约未通过，但尚未接到任何通知，并且在公报及其他文件上亦未登载决议，因而拟根据以下要点进行此事。

一、会社根据契约条款规定迅速施工；

二、对中国方面报纸宣传的应战，适可而止，待正式进行取消等项的交涉时，则答复称，已准备好，开始施工，事到如今，碍难同意取消；

三、以后的交涉烦请公使馆办理，委托其对照其他情况，适当地进行交涉。

关于以上各项，已同公使馆协商，堀参事官和重光书记官等都大致同意。特别是在此时，我想认真对待中国方面的排日宣传，只能扩大问题而无成效，所以莫如采取漠不关心的态度。对以上方针和本案其他问题，有需要特别注意之处，请尽快给予指示。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第73—74页

## 满铁北京公所长竹中政一致日本驻华公使芳泽谦吉函

(1926.1.13)

敬启者，关于大正14年1月17日以满铁北公秘25第19号之27函附契约书及附属文件抄件业已报告的吉敦铁路问题，在本年1月13日的政府公报上终于发表了本年1月12日关于声明取消这一问题的执政令，对于这种蛮不讲理的举动，实感惊讶。如您业已了解的那样，该契约是拥有全权的中华民国政府叶交通总长同满铁代表松冈理事合法签订的，并且交通总长根据本契约进一步于大正14年11月30日任命吉长铁路局魏武英为吉敦铁路工程局长，魏局长担负着建设本路的任务，根据上述契约规定，同敝社当局订立了有关铁路建设的细目协定，现已陆续进行，订购了材料，准备开工，等等。但在此时突然公布关于取消此事的执政令，万一上述那种不讲理的事情果真实现，就会带来很大麻烦。故贵官如持有同样意见，即请向中华民国政府当局就以上问题提出声明。特此请求。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第79—80页

## 交通部致满铁会社函

(1926.1.16)

径启者，上年十月二十四日本部叶前总长与贵社签订之吉敦铁路承造合同及其有关各附件，兹因此项合同并未提经国务会议议决，手续尚未完备，奉执政命令，不能成立，等因。用特向贵社郑重声明：所有前项吉敦铁路合同及其有关各附件不能发生效力。本部前派执行吉敦铁路合同之吉敦铁路工程局局长魏武英业经本部撤销委任，嗣后该员如有与贵社接洽事项及签取任何款项，本部概不负责。相应函达。

满铁：吉敦铁路档案，抄件

## 满铁社长呈内阁总理大臣函

(1926.1.19)

前此中国政府交通总长请求敝社订立吉林、敦化间铁路承造合同，因该线作为敝社业已受托经营的吉长铁路的延长线，将给敝社带来很大利益，故敝社特别渴望能建成这一铁路。

因此，考虑中国现在的实际情况，认为必须迅速应允以上请求。去年10月24日交通总长同敝社签订了如另纸契约抄件的承造合同。以上请谅察，特此报告。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第89—90页

## 日本驻华公使对外交总长王正廷的声明

(1926.1.22)

敬启者，关于去年10月24日贵国交通总长同南满铁道株式会社代表松冈理事所签定的吉敦铁路契约，据称贵国政府已以1月12日执政令通告：〔略〕

关于本案，正如本月13日本使同贵国外交总长会见时所述，该契约是同交通总长合法签订的，对此，只以执政令或上述交通部对南满铁道会社的通告，声明契约不成立，又无对方南满洲铁道会社的同意，因而不能有效地予以取消。本使为了当事者南满洲铁道株式会社的利益，在此作如上声明。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第82—83页

## 吉敦铁路工程局致满铁会社函

(1926.2.1　　第7号)

径启者，民国十四年十月二十七日奉交通部令，派魏武英兼吉敦铁路工程局局长，此令。张上将军效电饬将路务切实进行，各等因。奉此，遵即筹备就绪，已于二月一日成立，附设吉长铁路局办公，除分别呈报通知外，相应函达贵会社，请烦查照为荷。

满铁:吉敦铁路档案，抄件

编者注：交通部与满铁关于取消吉敦铁路承造合同的交涉，只是空文往返。从此函可以看到，满铁在张作霖等人的支持下，勾结魏武英积极进行筑路准备工作。吉敦铁路工程局成立，魏武英继续担任局长，而且从6月1日起正式开工。

## 交通部致满铁北京公所函

(1926.2.2)

径启者，本部前函声明吉敦铁路合同不能成立一节，准贵社函复〔中略〕。查订结铁路借款或垫款承造合同，按照敝国政府向来手续必须经过国务会议议决，由外交部正式通知该订结国公使后始告成立。此次吉敦铁路合同并未经过上项手续，自不能作为成立。相应函复查照。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第93页

## 满铁北京公所长致交通总长函

(1926.2.23)

敝社长接准本月二日贵部第二三七号函复称:〔中略〕。查该合同内载此项合同经贵国政府与敝社间两代表者签字后成立发生效力等语,业经载明。贵部此次函称各节,敝社碍难承认。现奉敝社长命嘱函复,相应函达,即希查照。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第94—95页

## 交通部给满铁会社的通知

(1926.3.9　第439号)

径启者,准二月二十三日贵社复函,以吉敦合同内载,此项合同经贵国政府与敝社间两代表者签字后,同时成立发生效力,等语。对于本部前函声明不能成立各节碍难承认,复请查照前来。查吉敦合同第九条第二项虽载有本合同自订立之日起发生效力等语。但该项合同之签订手续,实未完备,故未经外交部正式函知贵国驻京公使,是其根本上尚不能成立,是以本部对于来函所开各节碍难承认。相应函复,即希查照。

满铁:吉长铁路档案,抄件

## 设立吉林兴业土木公司契约

(1926.5.28)

中国方面代表人刘树春(以下称甲方)同东亚土木企业株式会社代表人相生由太郎(以下称乙方)关于本公司之设立及营业方针,订立契约如下:

第一条　合办吉林兴业土木公司,资本为一百万日元,由双方等额投资。

第二条　第一次缴纳款为四分之一。

第三条　以经营吉林省内之土木事业及其附属事业为目的。

第四条　本公司之董监事为董事六名，监事四名，由中日双方各选出同等人数。

从甲方之董事中选出一名董事长，从乙方之董事中选出一名专务董事。

第五条　本公司得设顾问三名。

第六条　甲乙双方之董监事将领取奖金，但不支给定额薪俸。

第七条　关于本公司之工程业务，由专务董事负责专管。

第八条　本公司之业务根据另纸章程执行。

附　则

第九条　本契约缮写三份，甲乙双方及满铁会社各持一份。

中股代表　刘树春

大连市山县街 88 号　东亚土木企业株式会社　董事股

社长　相生由太郎

大正 15 年 5 月 28 日

满铁:《吉敦铁道建设及贷金额交涉经纬》，极秘，附件第 3 号

编者注：刘树春是当时吉林省议会副议长，亲日派汉奸。相生由太郎曾任满铁大连埠头事务所和满铁子公司福昌华工会社的头目，是靠榨取中国码头工人、建筑工人血汗等而膨胀起来的侵略分子。

## 3　向张作霖提供"筹备费"和追加六百万元工程费的真相

### 满铁理事大藏致在东京的安广社长电

(1926. 10. 12)

如阁下所知，前几天魏武英在奉天患病，曾派吉长〔铁路〕中川〔满铁代表〕前来大连提出，关于吉敦铁路，张作霖要求筹措 300 万

日元。但因事出突然，很难决定，故一直没有解决。最近，局长和中川同来本社，再次提出上述请求。据铁道部长谈称，原来在吉敦预算1,800万日元内，并未加有此种筹备费，但局长最初希望尽可能节约，想留出二、三百万元。〔此句不明〕从该人立场看，似乎很难绝对拒绝。在这种情况下，敝人认为事出无奈，不知尊意如何，尚请电示。再者，关于此事，据称当松冈理事取得奉天方面的暗中同意时，也曾有过此种情形，王永江向野村要求过筹备费，但已加以拒绝。所以，如果可以的话，最好也听听松冈的意见，以供参考。如果同意上述要求，承包额必然要增加，但因目前和北京不可能商妥，所以在制订契约上，技术方面相当麻烦，现仍在进行研究，但已把实际需要的隧道工程费250万元和此款加在一起，决定增加550万日元。对这一增加额，估计只能按这种办法办理，即日后让张作霖负责转请交通部承认，张作霖如不负责办理时，则作为奉天省的贷款处理。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第108—109页

## 满铁社长给大藏理事的回电

(1926.10.13)

希按您的意见，让张作霖负责转请交通部承认，张作霖如不负责办理，则作为对奉天省的贷款，同张作霖用书面订立契约办理。暂不听取松冈的意见。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第109页

## 在奉天公所的大藏理事致满铁社长电

(1926.11.6)

关于此事，现在魏局长认为，如不提供300万日元，决难保住自己的职位。如果魏局长辞职，重新任命奉天方面的人担任该职，

就满铁来说，不仅在经营吉长铁路方面一切都会发生困难，而且久而未决的施工中的借款利息二百万元，恐怕也几乎无法催收。因此，同魏局长协商，已决定按如下办法处理，请予批准。

魏局长现在立即以书面取得张作霖同意增加600万日元，作为工程追加费。此项600万日元的细目，实际上虽然是工程费300万日元，建设期间利息200万日元，筹备费100万日元，但由魏局长向奉天方面说明，600万元全部是工程费追加款。在收到上述同意书后，满铁同意支出100万日元作为筹备费。原定的50万日元改为100万日元虽属遗憾，但考虑这样作的好处是，可以同时解决（一）建设期间的借款利息、（二）筹备费、（三）承认追加等三个问题，由于事出无奈，已予以同意。再者，以上问题已向吉田总领事详细说明。长大线和林西线问题，总领事另有考虑，已商妥此时分别解决，过几天回大连后再详细报告。

满铁:《吉敦铁道关系文书》，第123—124页

## 吉敦铁路工程局长对张作霖呈文及张的批示

(1926.11.6)

为工费不足呈请追加事。窃查吉敦路线沿途山岳起伏，工程异常困难，尤以通过黄松甸子需用工费更巨，除合同规定日金一千八百万元及续加山洞费三百万元外，计需追加土工费二百万元，购地费五十万元，总务费五十万元，共合追加日金三百万元，业经与南满公司协议，可否准予追加之处，尚希鉴核批示祇遵，谨呈

上将军

吉敦铁路工程局局长　魏武英　印

准予追加，先提壹百万元解交总部备用　张作霖　印　六日

满铁：吉敦铁路档案，抄件

## 吉敦铁路工程局长致满铁社长函

(1926.11.7)

径启者，敝路现需用地费及总务费暨工事费用日金壹百万元正，相应函达贵社查照拨付为荷。

满铁：吉敦铁路档案，抄件

编者注：此款即交给张作霖的所谓筹备费。

## 魏局长同大藏理事协商要点

(1926.11.12)

魏局长谈称，已向张作霖说明，这100万日元并非筹备费的全部，工程全部结束后，如有剩余将交出其余部分。并向大藏理事称，果真能否剩余，尚是疑问，不过即使没有剩余亦可，届时只是自己被罢免而已，即使被罢免，贵社既然已经把施工期间的借款利息200万日元也列入借款额以内，当然也无妨碍。对此，大藏理事表示谅解。

一、大藏理事询问魏局长称，以前曾说在工程费1,800万日元上面增加250万日元，把总额增加到2,050万日元，为何现在要增加300万日元。魏局长答称，此项追加，也包括借款利息，并且因为有困难工程，所以难以料到需要追加何种费用，同时打算节余50万日元。大藏理事对此表示谅解，并指示称，如果工程费能有结余，全部使用到用地费上。魏局长予以同意。

二、已经言明，由魏局长负责请求交通部承认此项追加借款。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第127—128页

## 大藏理事致北京公所长电

(1926.11.22)

根据魏武英接到的郑洪年来信，据称，关于吉敦工程，郑洪年曾向牛岛参事要求交给奉天方面200万日元筹备费，牛岛参事已经答复称，我认为可以，但希向本社建议。因此，魏武英已向本社提出此事，但我想牛岛参事大概不会有上面那种答复。关于吉敦线，因为工程费意外增加，今后决无支出筹备费的余地，故希考虑适当时机，委婉地明确地照此意旨加以拒绝（但本月初旬，利用同意增加吉敦工程费的机会，已通过魏武英交给张作霖100万日元，作为筹备费，希贵职了解后要严格保密，不让别人知道）。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第129页

## 满铁社议决定

(1927.4.6　　庶秘第265号)

关于将吉敦铁路承包金额增加到2,400万日元一事，根据去年12月21日满铁庶庶26第4号之4裁决，会社已答复魏局长同意。关于交通总长对此事正式承认的问题，局长已向大藏理事约定，决定通过张作霖转请。不过，局长又表现出不太同意按上述办法进行。

并且，魏局长最近正式被任命为局长，由于情况的变化，所以局长日前来到大连时，曾通过中川代表向会社请求称：此时莫如直接由局长请求总长承认为宜。

会社认为，归根到底只是取得总长同意的问题，所以关于其间的手续，已同意姑且按局长的意思办理。

局长兼带给张作霖祝寿直接赴燕，目前正在北京。

局长能否按照以上新的要求进行，颇为疑问，但局长的活动幸

而成功，总长已表示应允时，希首先根据第一种方案换文；如果那样难以进行交涉时，则根据第二种方案，用协定的形式；如果仍然极其困难时，则根据第三种方案形式的往复文件，使此事得到解决。

再者，按照以上办法不能达成协定时，当然要使之履行局长同大藏理事的约定。

满铁：《吉敦铁道关系文书》，第145—146页

编者注：三种方案从略。

## 日本驻华公使芳泽谦吉致外务大臣田中义一函

(1927.6.7　机密第597号)

一、大正14年10月满铁与交通部之间签订的吉敦铁路承包合同的金额，本为1,800万日元，但在该铁路施工时，实际却超支了600万日元。因此，满铁方面为了设法取得中国中央部门的追认，煞费了苦心。然而吉敦铁路契约本身，是经当时的段执政签署的，当时的交通总长只是作为当事人进行署名盖章，并未经过国务会议的审议，并且由于当时郭松龄变乱，形成了中国形势、特别是满洲的当权者很难不发生变动的状态。在这种情况下，中国政府突然在政府公报上以上述理由宣布这一契约无效。这样一来，如批准上述追加支出契约，也就意味着中国政府取消了过去宣布吉敦铁路契约无效的公告。即使今天的情况是中央实权者有了变动，也不容易达到这一目的。但是，恰好由于交通部方面缺乏度过旧历五月端午节难关的资金，结果便秘密向满铁方面提出取消上述宣布无效的公告，和在可以追认上述超支款项的条件下，以吉长铁路利润为担保的借款问题。因此，满铁方面对大正15年5月已到期的以吉长铁路担保的100万日元借款的延期问题，采取一并解决的方针进行了谈判。交涉结果，如附件甲号，签订了以吉长铁路

利润为担保的40万日元的新借款契约。关于吉敦铁路工程费增加额(吉敦铁路原契约因而得到承认,亦即意味着取消了宣布无效的公告)和吉长铁路100万日元借款契约延长两年问题,如附件乙号和丙号,已分别交换了文件。上述情况,业由满铁方面向本馆申报在案。

二、关于上述问题,据本地满铁代表谈称,上述吉敦铁路原契约的认可和吉敦线工程费增加600万日元的追认问题,是满铁方面极其重视的,总之,以借款名义的40万日元达到了目的,这被认为是很大的成功,本社也很高兴。然而关于此次的交涉,据闻顾总理方面的情况是,借口调查和其他理由,到目前为止,不仅没有办理中国方面所谓通过阁议的必要手续,而且还对此回避和拖延他身为总理的裁决;而在交通总长潘复方面,据闻是取得张作霖的谅解采取独断态度而签署契约的(当然在今后每逢有机会时,便由满铁方面极力劝说交通总长要通过阁议)。因而本件和其他两件,均未通过国务会议审议,亦未按惯例履行通过外交部向本馆备案的手续,因此,在这一点上未免有些手续不全。不过,关于吉敦原契约,应采取的立场是:与日本方面所采取的态度相同,中国负责当局一旦正式签订契约,即开始有效,至于是否通过阁议,不过是中国方面内部手续问题,与契约的对方无涉。总之,此项问题,估计随着时局的变动也将会发生相当的问题。不过在这种情况下,总得尽可能巩固这些有关满铁的契约,即使收效不大,恐怕也并不是无益的。

三、此外,上述40万日元的金额中,只过款8万日元,余额决定以随时都可过款为条件,现暂在满铁方面保管。上述金额,据闻大部分归到张作霖方面的手中,迄今为止,交通部方面得到的只不过是一小部分。

关于此项问题,想业由满铁方面直接呈报钧省,谨连同附件具

文呈报。

日本外务省档案胶卷,S 195,6192.35,第922—925页

编者注:本件中间部分(即二)批有下列字样:参照大藏理事会谈录(六百万元中概包括一百万元筹备费)。本件附件略。

## 4 工程过劣,工费奇昂

### 东北交通委员会报告

(1928.12)

查本年五月间,奉交通部令,吉敦铁路工程局局长魏武英撤候查办,遗缺以赵镇接充,并派航政司长王焕文会同新任局长详查具复,听候核办去后。兹据该司长局长等会同报称:遵令派查吉敦铁路工程帐款一案,曾经会同帮查各员,按照部令所指各节,切实彻查,先将各项帐款查明用途,再考核工程勘验建筑,然后通盘核计,烛其浮实,用明底蕴。惟查该局出入款项,登记帐目,手续紊乱,本年收支及十五年份挂支各款尚未结清,其他用度材料各帐亦多如此,因之逐项钩稽,颇费时日。查据列表,深感困难,所有开支各款,如筹办费、总务费、南满借调员薪旅费及局长员司差旅费、警察差杂费、医院医药费等等,均属于浮滥,虚糜侵占之弊,在所不免。魏前局长既未来局交代,用度科长俞泰、总务科长石荣璋、监查科长毛毓源,亦均未经交代,先后弃职自去,其中情弊,概可想见。关于工程一项,经梁、李各员,按照测绘量图表各项设计,切实估算,约计全路工程总务各费,至多需一千四百余万元。复与赵局长及吉敦总工程司田边利男、吉长满铁代表中川、科长味冈,并帮查各员各工车务段长等十余员,亲赴该路沿路线勘察,由吉林至蛟河,凡松花江桥梁、老爷岭六道河子山洞,及沿途路基土方轨道各站房屋建筑等,均分别下车查视,其路基之松劣,浮便桥之简易,建筑之窳劣,包价之奇昂,公同详察,莫可掩讳。证之魏前局长呈部文中,所

称计划永久、设备安全各等语，则大相径庭。即较吉长路之建筑之设备，亦相差甚巨。吉长以一百七十公里，建筑费不过六百万元，尚能设备完全，该路二百十三公里，所需竟达二千四百万元之巨，费用之昂，几越关外各路四、五倍以上，而有关重要之管理局机厂、吉林车站等工程，尚未在设备计划之内，不可不谓路界罕观罕闻之事也。

推厥原因，一则该路全线工程，名为吉林绅商与东亚公司组合之兴业公司承包，实则全权操自南满。重大工程，如松花铁桥，老爷岭山洞，及各段路基铺轨各站房屋工程等，由日本大仓组、吉川组及东亚公司分包，我国人只张某李某所包第十二、十三两小段之土方便桥已耳。闻日人包后，复多转他人，甚至一项工程转包至四五次之多，前以路局原包二千元之工程言之，递相折计，最后承包者不过五六百元耳。欲求工坚价实，何可得耶。

一则魏前局长于十五年十一月间设计变更，呈准上将军公署，向南满追加垫款六百万元，并先后缴解上将军公署日金二百七十万元，据呈称系于总务地亩两项内，提一百七十万元，工程内提一百万元，工程内所提之款，则商由南满增加于各工程价款之内，其中如何分纳浮增，未能查悉，但证以现在工事实况，则所增或不止此，工事需费，安得不多。再据工务科开出预算工事项下，共需一千三百万元，总务筹办费、购地材料等项共需一千零六十万元，现除已决定工事费及拨用各款外，所余仅一百四十七万余元，皆列有预算，而前云之管理局机车厂吉林车站等，皆不与焉。但查现已竣工通车之路，日前亲查时，其路基崩溃，木桥损坏，房屋漏裂者，不在少数，松花江桥，则计划单薄，不敷发展，老爷岭洞，则水漏大多，倾塌堪虞，而沿线路基，急待培补，各处便桥，急待抚修，加之建筑局所机厂总站各费，综计尚应增需数百万之多，方足以粗臻完备，是则吉敦全路之建筑费，不仅二千四百万元左右，宁不骇人听

闻耶。

按垫款合同年息九厘，约共计需本息二千七百万元。而吉敦路现在车运进款，每月只五万余元，虽全路通车，在数年间，每月所入约多不过十万余元左右，除每月所需管理薪费材料养路各项开支外，所余无几。每年上项息款，即难应付，复利滚计，债额日增，吉敦前途之危险，将有不堪想者矣。是不徒影响该局路政，亦将影响于国家主权，所关不綦重乎。现在全线工程告竣，似应力与南满交涉，将各项工程价款，一切建筑，分别列实察验，务期核实，倘以后所成各项工程，俱查验坚实，而原包各款，克能酌减，则亡羊补牢不无裨补，而此次查察有助于该路匪浅鲜也。再查该路筹办费时，有十六年十月所报旅费汽车费等，计两万零二十五元六角九分，经查该项收据，系属伪造，询据总务石科长承认不讳，并称款项于本年六月送存奉天边业银行，此款是否实存该行，应请函向该行查问。又魏前局长携去公用物品多件，由路局查明开单附呈，应请追还，以重公款。

职等复思费若大之巨款，而南满所包之工，如此不良，其中隐有弊端，殊难默认。当即请示办法，奉谕赴南满铁道会社，见松冈社长、藤根理事，据理交涉，该社允派福田监察，前往路线视察，业于八月二十一日会同四洮聂工程司，交通委员会李委员，并职等，带同铁路员司十余人，亲赴路线复行详查。据福田监查自认工程确属不良，目睹实在情形，所当补修改筑各事，尽当承办。惟查日人之口吻，各项办法，均属魏前局长主持，内幕实情，问之魏前局长自知等情。再查局内在案之预算书，与日方所持之预算表，两相对照，殊不一致。按职局原于民国十四年与南满铁道会社订立合同，商借日金一千八百万元。嗣因凿山修洞，并增土木购地总务等费，于十五年间向南满两次续借日金六百万元，改订预算共计二千四百万元，分类改编，造具图表，曾经呈请上将军公署核准，并分报交

通部。嗣于十六年九月奉交通部指令，略谓该路预算各项细数，查有支配不当及开列过多之处，如路轨、桥梁、上土、房屋、号志、电报等，纵使各照部定标准建筑支出，亦不应如是之巨，自应责成该路核减等因。及局长接事后，详查支出工事费超过原预算，即向日方总工程司咨询情由。当据该工程司田边利男所持预算表，与职局所存前后表数目不相符，该总工程司声称，新订之预算表，系于十七年三月与魏局长协商改订者。查此项预算表，未报部核准，即局亦无存稿案卷，乃系魏前局长与田边总工程司个人私行改订。详查该表，如路费建筑桥梁土工隧道房屋等项，不但未遵部令核减反增加一百五十余万元。并将总务费项下减少，借以移补，虽总数仍系二千四百万元，而推移增减大有出入。凡关于日方所包工程各费，无不增加，而由我方经办诸项，多半减少。按总务费用，关于铁路命脉，骤减若许之多，实属不能支持，此等毫无根据之预算，职局碍难承认，而该总工程司坚称改正预算，既经魏前局长认可，自应作为有效，按该前局长此种行为，不但曲意媚外，其中定有侵蚀舞弊情事，实属有干法纪。奈前魏局长未经交代，即行远飏，未能证明实在情形，非将魏局长缉获对质，莫明真相，交涉前途，亦不易着手。

金士宣编:《中国东北铁路问题汇编》，第 121—125 页

## 魏武英与满铁共同策划对付中国方面查核工程费的办法

昭和 4 年 7 月 3 日，在理监事接待室，魏吉敦前局长、藤根理事、中川代表、穗积参事之间，关于吉敦建设费协商如下事项:

一、关于吉敦线的建设，虽然局方再三要求送上原预算，但由于原有概算是在承包费确定前暂时决定的，承包费确定后，原预算自然作废，所以完全不涉及原预算，满铁按照确定的承包费答复。

二、各工程确定的承包费是魏前局长同会社双方协定的，对会社提出的概算，局方加以承认而交给委托书，然后由会社提出承诺书，是经过正当手续确定的金额。

三、在以上款额内，因为加上交给故张大元帅的特别费1,650,000日元，所以造成工程费的价格过高也是不得已的。如果局方要求说明承包费的内容，会社对于经手工程费只能说明那是加上了上述特别费，说明实际费用作为承包工程费是适当的。如要求特别费的分摊明细时，则交给特别费和实际费用在各件工程项目上面的情况表。

四、中国方面要求实际费用的明细时，会社则以并非单价承包，而是总括承包为理由，拒绝提出明细。

五、技师长虽然已经说明加上了垫付现款的利息，但也要答复称，以上只就会社承包的金额，说明了部分内容。

六、在会社内部，虽然修正概算是在原概算上加上了1,650,000日元（特别费）和560,000日元（垫付款利息），但在局内，除确定的概算外没有关于原预算的一切文件，只在技师长手中保留一部分而已，所以以上文件要返还给本部。

满铁：《吉敦铁道建设及贷金额交涉经纬》，附件第37号

## 吉敦铁路工程局致满铁会社函

(1929.7.25　　第260号)

迳复者，案准贵社来函请将前送之工事清算书迅为决定，并急速聘雇总会计等因。查本局前因准备验收工程，曾于本年二月间函请贵社将承造工程原预算内译书及工事决算分别检造，以凭核办，意系重在索出原预算内译书，以便与决算比较。详阅原函，自可明了。乃准贵社仅送来第五分段至第十五分段清算书到局，且列有清算日期，自与原函意旨不符。且以第一分段至第四分段清

算书，局中并无存案，而原预算内译书终未送到。其现存之各项工程内译书，亦大半欠略，未列单价。文件不全，无法稽核。刻均由局另函前局长查询，应俟复到，始能核办。至聘用总会计一节，前准贵社来函，即径呈请交通委员会核示。业奉委员长函谕，应饬总工程司将预算细单交出以凭查核验收。俟工程验收完竣后，再行办理，等因。查本路工程大部分尚未正式验收，虽上年曾经派员检视，除经函请补修各项外，其余各处，在当时仅仅无碍行车勉可敷衍，并非即认为完善合度，是以当时并未发竣工证明书。因之贵社前送第五至第十五各分段清算书所列清算日期，大部分亦无根据。兹已另奉交通委员会训令，指派各路工程专家为本路收工委员，已齐集开始办公，并令总工程司转达贵社在案。在工程尚未正式验收，工款未详细结算以前，总工程司责任自难解除。所有来函，请急速聘雇总会计一节，自应俟收工以后，总工程司解聘时，再行商办。准函前因，相应函复。

满铁:《吉敦铁道关系文书》,第264—265页

## 吉敦铁道收工复命报告

(1929. 11. 18)

呈为陈报验收满铁会社所承造之吉敦路全路工程仰祈鉴核事。窃职等奉派后，遵即先后到长，于七月二十日开始办公，分别检阅图表、案卷，并由吉敦路函知该路总工程司田边敏〔利〕男随同前往沿线各处，将所有工程逐项查验。兹于九月三十日竣事，除核具详细报告书，随文呈请鉴核留备查验外，今谨就该路现有工程状况、办理情形及谋将来发展之意见，为我钧座缕析陈之。窃查验收工程良否必须先将设计、施工、价目三者相提并论，方能定其优劣，故职等为慎重验收起见，除照规定职掌三项，就工程而言工程详细检验外，对于工程价目亦已留意考查，分别记载于附表内，供参考。

### （一）工程修筑概要

全路共长二百一十一公里半，设车站十六处（吉林在外），正线钢轨八十磅，侧线六十磅，开凿山洞二千五百八十公尺，建筑正式桥梁五百二十三公尺，木造桥梁一千六百三十八公尺，洋灰拱渠及涵洞轴长四千一百四十二公尺，木涵洞轴长一千四百二十八公尺，机车房二所，水塔四座，水池二处，房屋平均以中国尺一丈宽二丈进深为一间计算，砖造者四百三十间，木造者二百三十八间，土造者三百九十三间，土方六百五十六万余方，凿石三十万零七千余方，电线吉蛟间十条，蛟敦间八条，路线蜿蜒起伏，半经深山崇岭之间，并有山洞铁桥之两大建筑物。在局外人观察，工程颇觉困难，不知用几多款项方能办到如此之地步，实赞许之不遑，决无不善之可言；但以工程学识实地考查而论，该路工程并不能称为困难，亦不能称为完善。兹就路线工程最重要者而言，坡度随高就下，定为八十分之一实属太急，弯道反复屈折亦嫌过多，仅图一时节省工费，遗误将来行车匪浅。他如山洞尺寸狭隘，敷砌粗糙，漏水裂缝，危险堪虞。底沟浅，冬冻凸起之处甚多，修理工费颇巨。木造桥梁，桩木入土过浅易出危险，桥座防土不坚半就倾圮。涵洞地基未固，灰造者错节漏水，木造者弯曲下沉。机车房屋造架尺寸单薄，内设机器仅有五件。房屋砖造者，工程草率，木造者结构均有裂隙，并无充分之防寒之设备，土造者建筑不良，墙歪顶漏。凿石坡面不整，土工方数不足，虽经迭次修理仍缺若干。诸如此类均经详细查验载于报告书内。但此不过仅就工程表面上而言，工程之优劣虽有瑕疵，系属小焉者耳；若再衡之以价目，其昂贵情形，中外各路实所罕睹。该路土方平均每公方合日金七角，凿石核二元二角七分，山洞每公尺一千二百四十二元，松花江钢桥每公尺核二千九百五十元。他如木便桥及木造房屋，均系就地取材，只有工费及搬运费，桥梁每公尺平均尚核四百二十元，高出他路两倍有余。木房

平均每间核一千四百元，一般砖房亦无有如是之贵。其蛟河、敦化两站砖造票房每一楼底核五千余元，其昂贵情形可见一斑矣。今设以同省同时建筑之吉海路单价核算，吉敦路工程只土方、凿石、山洞三项较会社所开之数即可减少四百一十余万元，洵属骇人听闻。兹乘验工之暇，将会社所承造之工程一一从宽估计，实价不过日金六百三十万七千余元，再加上正项缴款一百六十五万元（共二百七十万元，工程内提出此数）仅共日金七百九十五万七千余元，较之会社所开到一千三百四十一万七千余元实多开到五百四十六万余元。不知原办事人何故，竟然忍受此重大损失。

（二）工程实施情形

查承造合同第三条内载明，在工程期间内聘任会社内熟悉工程之日员一人为总工程司，秉承局长命令办理计划本路工程及预算，并称总工程司为办理事务，必要时得请求局长酌核雇用日员数人；又第四条本路各项工程之施行须招商承办，并多数包与中国人承办；又称关于包办工程及验工各办法均照国有各路通行规则办理等语。详绎原合同之本旨，限制日人员数系为防止日人把持路务，以便我方监督工作；又明定多数工程包与中国人，恐会社竟将工程包与日人，非但利权外溢，且恐浮滥开支，无所查考。在原办事人理应按照合同切实实行，以免丧失利权。乃查开工实施之际，竟大谬不然，路局藉借调之名添用日员五十余人，局给薪旅各费有十六万元之多，所有测量、计划、监工、验工等重要职务均以此项人员充任。全路工程名为包与吉林绅商与东亚公司合组之兴业公司，实则十五段工程仅有十二、十三两段分包与中国人张子丰李清和承办。是即承造包工、计划、监工、验工以及垫支款项各事均为会社一手把持。局长常住大连监查科，向不问事，一任日人所为，仅事后当一承诺人耳，以致工程价目任意增高。预算计划事后更改，借词加入缴款一百六十五万元，而实际加入尚不知几倍此数

也。今仅按照现在情形从宽估计，吉敦路全路工程连同总务、购地、车辆以及一切费用核实应支不过一千四百四十八万七千余元，再加缴款二百七十万元，原预算一千八百万元尚可余出八十一万三千余元。而原办事人利用省都隔阂之际，又假称为减少坡度由四十分之一改为八十分之一，增加土工费二百万元；又为避免迂回线路、开凿山洞五处共一万余英尺增加山洞费三百万元，并同时增加总务、购地费用各五十万元，共增加六百万元。详查会社七年调查吉会路纵断面图（该路一千八百万元之原预算即以该图为根据），早已定为最大坡度八十分之一，山洞延长早已定为九千九百余英尺，现在坡度仍为八十分之一并未减小，现在山洞仅八千五百余英尺，不但毫未增加且较原图减少一千四百英尺，至于土方工程，现在路线里程较原图所订亦小五英里，均无增加工费之必要。而原办事人容心欺瞒，使吉敦路负此额外重债，每日摊息不下日金六千余元，偿还无日，危亡目前，殊堪浩叹。

（三）工程检验之效果

按照此次收工委员会验工职掌计分三项，今谨分别言之：

第一项　为勘验已完工程是否与原预算设计相符。查全路所有工程预算设计均系会社所荐之田边总工程司主持办理，包工者为会社，而会社又派田边为工程施行之监督人，是田边对工程预算、设计、实施握有全权，得随意办理。由此观之，吉敦铁路与会社既均一人，会社所包之工程焉能与吉敦路之原预算设计不相符合。况所谓原预算设计者，均开工后临时编造，价目任意增高，内容随时更改。事前既未经我方切实考核，事后殊难以之为根据。至于符与不符，是仅视其改编之妙与不妙耳，与工程本体无关。

第二项　检查不良之工程。查工程之良否端在基础。当开工修筑之时，监督工程人员多系由会社借调之日人充当，当时即或有偷工减料之处，亦未必详加指正。又兼所有施工情形除松花江桥

工程外，均无详细记载可资复查。故此时欲知其内容如何，地基如何，均无从探悉，工程良否实不敢贸然断定。只能就其表面观查，其已显露破坏现象者，检出记录以为不良之考证。

第三项　验收已经完工之合度工程。查会社此次承造之工程，如不闻价目多少，大致尚堪称为适用。即山洞尺寸狭隘，坡度太急，弯道过多等事，虽于运输不利，然亦可行车。他如木桥倾斜，木房裂罅，新造之路在所难免，倘能随时修理，尚可敷衍数年，似无深事吹求之必要。但将工程与价目同时并论，所有工程不惟已坏者不能认为合度，即未坏者，规模简陋，计划不周，亦难一概认为合度也。总之会社新造之工程，当订立合同之初，既未能将各项工程构造、数量及其费用概要说明，及至开工实施之际，当事人又复存心放弃，一任会社所为。设如会社将所承造之各项工程价目，比较现开列者再增高一倍，数量再减少若干，或均为建筑临时者，则我方亦无从质议。故此次验工乃属事后片面追求，倘不从根本交涉，关系实属微末。纵令会社将所验出之不良工程完全修理，亦不能补我方损失于万一也。

（四）商减垫款之建议

查吉敦路之修筑，纯系日人为会社铁路发展营业向我方要求再四，始允其垫款承造。详绎合同文，承造者纯属垫款代办性质，并非准由彼方包做，可以从中取利。故我方当立合同之时，志存宽大，以会社为有信用之公司，绝不能假垫款承造之名，于利息之外又取厚利一倍有余。关于原定预算仅一纸概数，并未规定工程性质数量以及价目若何，仅绳人数语以留我方考查之余地。今会社代为购料包工，均未按照合同之规定办理，购料全未投标，工程几乎全包与日本人，实价之外又浮开若干。会社包与日本人之工价，虽无处考查，而以包与中国人张子丰之土工、山洞等价目作为比较，即可以见一斑矣。张子丰所领之款为五十七万四千七百余元，

而会社所开之工费为九十七万一千余元，计浮开三十九万六千三百余元。据此比例类推会社所开之工程费一千三百四十一万余元内约共浮开工费五百四十七万余元。彼方虽声明不控吉会路政府七年所借之垫款一千万元，实则已暗中控去一半有余。如此浮开之款，不严重交涉，一一承诺，将来敦会路倘有修筑之时，亦必以此段为例，再加七年之借款一千万元，不数年而吉敦敦会两段均为利息所剥削，尽归债权者之掌握中矣。职等庸愚之见，拟请钧会将此中情形咨呈铁道部（因原合同系交通总长署名），由部函商会社，据理要求减除浮开之承造工程费计共五百四十余万元，以昭公允；不然亦必使令会社承认，已在此二千四百万元中控去吉会垫款五百四十万元，以减轻敦会段之担当，为将来自筑之准备，并要求将吉敦垫款年息力为减轻。如此办理，即我不收全效，亦可使日人嗣后对与我方办事知有所顾忌也。

（五）发展营业之意见。

查该路多半行经深山崇岭之间，居民寥落，农产鲜少，现在所恃为收入者，仅两旁之森林及蛟河之煤矿，每日收入平均四五千元，仅足日用开支，至于每年二百一十六万元之利息毫无付给之希望。将来森林愈砍愈少，进款势必逐日减少，诚恐收入之数，即开支亦形不足。倘不亟谋延长路线，势必坐以待毙，不数年间即为重利剥削，断送于外人之手。但借款与修敦会铁路，即久为国人所诟病，而吉敦路又因借款受病如此之重，更何敢重蹈覆辙。故欲图展长路线，必须另求妥善之办法，方免贻害于将来。现查吉林省政府拟修珠同穆密等路计划，固甚相宜；然此等路线无外交借款关系，何时修筑任我自由，似不妨暂缓兴修，而先图救济危急之吉敦路，以保国土。拟请由钧座函商铁道部，将前借之吉会路垫款一千万元，由部担任偿还，并向会社声明此次承造之吉敦路工程过劣，工费奇昂，敦会段不能再借该会社款项修筑；一面函商吉林省政府筹

款先建设由敦化至延吉一段，仅一百一十余公里，费款仅六百万元即可竣工，日后再酌量情形，逐渐展修，以至国境；并使吉敦路与吉海路直接连轨。如此办理，非但吉敦可以救济吉海，多增收入，且对于国防、政治、实业、治安诸端亦均有莫大之利益，而某国所定铁路侵略政策亦因之而破坏矣。

以上所述各节，谨就调查所获，管见所及，不揣冒昧，披沥直陈。虽知事后追寻，恐无裨于事实；犹冀愚夫千虑，或有一得之贡献；惟我钧座察之。所有此次验收吉敦路工程缘由，是否有当，理合缮具报告书，呈请鉴核施行。谨呈

委员长、副委员长

吉敦铁路收工委员会主任委员　韩麟生　付主任委员　齐耀塘　委员　陈树棠　史　翼　张惟和　赵　杰　梁镇英　王　仅　魏武英　民国十八年十一月十八日

满铁档案：乙种：总体，庶务，庶务，奉天公所（铁道），24—17号

## 吉敦铁路工程费问题

（一）关于修建吉敦铁路，会社与交通部最初约定以日金一千八百万元完成，在成立该契约时，采取了不支给奉天方面任何筹备费的方针，故在该款额内毫未包括对奉天方面的筹备费。但至缔约后，张作霖严命魏局长从包工费中筹出三百万元寄往奉天。魏局长为巩固自己的地位，请求会社支付张作霖要求的前项款额。会社认为，由于拒绝张作霖的要求，如果造成魏局长离职将对吉敦工程和对吉长间的关系不利，遂不得已通过魏局长交给张作霖一百万元，同时指出三百万元巨款实难从工程费中筹出。而且，在当时，经过实地测量，认为有必要开凿隧道，判明上述一千八百万元作为铁路建设资金不敷应用，乃由彼我双方议定增加六百万元。当时会社的内部预算是，把付给张作霖的一百万元筹备费算入六百

万元之内，并将契约上各分段完成后应行整理的利息也安排进去，而不在事后请领。后来，张作霖坚持要求魏局长汇款二百万元不已，并因按约请求分段利息自可产生余裕，故而考虑了魏局长的立场，再由会社支给张作霖一百万元。

（二）中国方面派令王焕文等人调查吉敦工程，在指责工程粗劣的同时，好像要知道上述二百万元筹备费如何安排在工程费之中，就会社经手的工程费，要求提示所谓旧预算。〔中略〕中国方面真正的要求究竟何在？关于上述二百万元筹备费，魏前局长打算单列一筹备费项目明示请求当局承认，故由会社提交给中国方面的关于各项的估价单和局方经手的费用中均未列入此款，就开始动工，但由于认识到事后如再明示筹备费，未免欠妥，遂打算谋求某种权宜办法，唯因为时已晚，局方经手费用几乎已报告当局，就仅列入三十五万元，余额一百六十五万元则拟摊入会社经手的工程费中。又因工程费存有实行预算，故不得不商同会社加以更正，编成列入一百六十五万元的新预算作为正式文件，撕毁了旧文件。中国方面就是在探知这一事实后，要求提示更正前的实行预算即未列入筹备费的预算的。会社勾结魏局长废弃有关文件，改制与事实不符之预算一事大白于世颇不妥当，但上述过程既为中国方面所获悉，则单从逻辑上主张不存在旧预算，也是不易说服的。查支出二百万元系在契约成立后发生的事，张氏系由工程费中要求三百万元及张氏承认增加工程费六百万元等事实，征诸文件，均可明了。因此，会社以不隐蔽事实，始终出以光明态度为得策；反之，倘如拒绝中国方面的要求，则中国方面的疑惑必将更加深刻，终有给中国方面造成从包工费中分离二百万元的借口之虞。如前所述，二百万元是通过张氏、魏局长和会社三方面协商，而从包工费中支出的，这一事实中国方面也不得不承认。从会社来看，这二百万元显系包工费的一部分，根据当时从包工费中支出这一谅解才

同意支出的，故此自应按包工费加以整理。

本案纷争的主要理由在于，中国方面知道并非直接工程费二百万元之存在，而不在于所谓更正预算之有无，只不过是利用了旧预算问题。中国方面的真正目的，首在要求旧预算，第二则是重新使会社承认非工程费的二百万元支出，或则要求从工程费中分离，或则要求包工费减额，这是不难想见的。但是，会社对于本案的交涉，一直都是止于有无旧预算的一问一答上，而与旧预算存否无关，从包工费中支给张氏二百万元一事仍是事实，从而旧预算的不存在并不能否定这一事实。这也就是中国方面不满足于历来交涉的原因。

如前所述，二百万元虽与直接工程费无关，但为包工费的一部分乃是假定事实，故会社认为，应中国方面的要求提示直接工程费清单，并坦率说明二百万元的性质是适当的，中国方面倘不顾会社的公明态度要求分离二百万元或减低工程费，则应断然拒绝其不当要求，直至中国方面承认包工费为止，由会社管理铁路。

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》,1930 年,打字本

## 东三省交通委员会会议速记录摘抄

吉敦原借日款二千四百万元，系两次订借者。第一次计日金千八百万元，第二次计六百万元。当吉敦订约之初，魏前局长派人在京津发售印本，极力鼓吹谓，吉敦路借款合同如何有利，其他各路债约如何丧权。及今观之，适得其反。查吉敦合同之根本错误约有三端:（一）本路工程不应完全包于南满，以致中国商人日人一概不用，任其辗转承包，至最后承包人所得偿金，为数已微。如满铁开价百万元之工，最后承包人所得者或不足五十万元，剩余之五十万元悉为满铁及第二、第三、第四各承包人所中饱。我国耗费巨大，借款行息九厘为国内各路所仅见，而工程设计之劣尤令人痛心

疾首。吉敦全线路基平度不足，低处不垫，时患水冲；高山不凿，行车尤虞倾覆。钢轨枕木浮面铺沙石碴极少。经局长严行交涉，满铁始允改工。但除覆石碴外，别无他工。诘之满铁代表，答云合同系如此订定者。（二）桥梁不坚，吉敦路纵贯数大山脉，川壑极多。此次松花江铁桥费日金一百三十余万元。据多数专家估计，最多数约值六十万元。此王主任所深悉者。其余桥梁全系木制，结构之劣为各国所无，二、三年间即须另建，所需款额为数甚巨。又隧道径量不足，应宽一丈者仅八尺九尺不等，宣泻不良，石壁潮湿，冬季有冻结阻车之虑。局长力争，满铁始允照原定设法计划改工。（三）职员舍宅全仿日式，蛟河以东尽用木板钉成。东省气候严冷，木房透风，何能御寒，且室内潮湿不堪，水气上蒸，遇冷风则木板结霜，稍暖便化为露水，断续下滴，入冬室内奇寒，墨水冻结，致职员无法办公。局长亦据理力争，令照原计划补修，日人允将房屋加涂洋灰，只可过此一冬。此外，如修桥梁，改路基，设机厂，建总站，各项非再筹现金五、六百万元不可。职路现状已濒危境，非有巨款无法维持。

东北交通委员会档案，抄件

编者注：此段文字摘自 1928 年 10 月 11 日东三省交通委员会开会速记录。

## 吉敦铁路工程一直未正式验收

本路工程系由满铁包办，所有建筑垫款，除总务、购地等费由满铁拨付现款外，其余工程等项用款，均由该会社直接垫付，自全路工竣后，本路因该会社承造工程不良，迄未正式验收，故对于该会社直接垫付之款，既属多未入帐，亦未承认起息。民国十八年秋由交通委员会组织收工委员会后，所有全路工程不良情形，均经该委员等逐一验明，将来之工费如何估定，亦属一重要问题。至于全部垫款之支用数目及起息办法，按南满方面计算，自本路于十五年

二月一日成立之日起，至十七年十月十日全路通车之日止，所有各项垫款均依垫款合同第二条之规定，自各段工竣之日起计算利息，至十七年十月十日以后之垫款统按拨款之日起计算利息。〔中略〕考本路工程计分十五分段，第一至第四分段，系于十六年十月十二日通车，因魏前局长以局长名义通知南满，认为工竣，故将是项工程费假定是日为起息日期。第五至第十五分段，因工程尚未正式验收，故假定以全路通车之日（十七年十月十日）起计算利息。十七年十月十日以后之拨款，均假定自拨款之日起息。再本路除南满垫款外，别无其他外债。

东北交通委员会档案

编者注：此材料摘自“东北四路负担南满债款节略”。关于吉敦铁路借款本息，截至1929年12月底为止，按满铁计算为27,819,619.35元；按路局计算为27,466,969.44元。

## 5　拖延合并吉長、吉敦两铁路

### 吉长、吉敦两铁路合并问题

关于合并问题，满铁于1928年6月28日首先征求了吉长铁路中川满铁代表和吉敦铁路田边技师长的意见，以便获得妥善的成案。两者对满铁的质询所作的回答中，中川代表提出了三项方案。第一个方案是，吉长、吉敦两路合并。在中国方面认为，解除吉长的委任经营是目的，合并不过是手段。因此，宁可采取解除吉长委任经营，获得略同于吉长委任经营的发言权的做法进行交涉，其具体方法是，把历来吉长局长和满铁代表的职权对调过来，一切经营事宜委诸局长，监督机关由满铁派出的代表担任，就是把历来属于局长的权限——收支均须与局长联署、人事须经局长同意、重要事务应事事同局长协商、局长监督一切业务，等等改属满铁代表，满铁代表及其随员的工资和其他待遇改由满铁负担；配备十几

名精通经营业务的日本人；会计主任必须是日本人。第二案是按照四洮铁路的程度，只是应当明确运输、工务、会计各处长的权限，使之具有实权；明确记载指定其中一人为满铁代表，以便执行满铁的权利义务，并维护派遣人员的统一。第三案是各处长之中半数为日本人，半数为中国人，日本人处长下设中国人副处长，中国人处长下设日本人副处长，并明确规定各处长的权限，在日本人处长中指定一人为满铁代表，执行满铁的权利义务。田边技师长的回答也提出三项方案，其第一案略同于中川代表的第一案，主张解除吉长委任经营之名，而在实务方面接近历来的吉长契约，其方法是：中国政府应由满铁会社聘用一名精通铁路业务的日本人为副局长，辅佐局长负责经营；局内重要事务均须经过局长、副局长协商后决定并分负联署之责；副局长得同局长商定后，根据必要采用精通各处专门业务的若干名日本人。第二案是按第一案进行交涉，如有必要做出若干让步，可减少配备各处之日本人数。第三案是，局长副局长如不能拥有对等权限，则应按照四洮合同设置会计、工务、运输三主任，唯需明确各主任之业务权限，不然就有可能根据局长个人意见新设另外的科，从而缩小各主任的权限。

不难想见，满铁企图综合上列各种方案作出自己的方案，以便待中国提出提案随时进入交涉，但是最后方案迟迟未能拟就。在这期间，东三省交通委员会于1928年12月8日给满铁发来公函，通告任命吉长合同改废委员事宜。但满铁任命委员一事很难决定。东三省交通委员会任命的委员大多站在反日立场，预计将做强硬的主张，尤其关联到新线问题，将要进行种种策划，一个不小心就有可能中中国之计，因此任命委员一事被当成麻烦问题来进行讨论。满铁方面有人认为委派庶务部长或部长以下的人员数名较好，但总的意见是，中国有可能企图利用这一问题拖延解决铁路评价问题，故不采取重新任命委员的形式反而合适。后来东北交

通委员会再次督促满铁任命委员，满铁根据斋藤理事的“本问题虽必须按照交通委员会建议进行处理，但因交通委员会及两铁路局长有可能调动，我社采取拖延协商日期的态度较为有利”这一意见，一直未做答复。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十四章，第二节，第一项

## 吉长、吉敦两线合并问题

（一）吉敦铁路承造合同第九条第一项规定：“本路工竣开车，与吉长路有共同经营之必要，应由总长在本路竣工前与会社商定之。”同时用附属换文约定：“查吉敦与吉长线均不甚长，分别经营，耗费较多，实有统一经营之必要，应由总长于吉敦全线通车时向会社提议吉敦、吉长两路合并之法。吉长合同必要之改废，会社应允诺商议。再吉长沿站设备实不足以供吉敦线将来之需要，应在吉敦未竣工以前，赶速计划修筑，以便吉长、吉敦两路合并运输之充分发展。”

（二）前记条款和换文，有人认为是解除吉长委托经营的预约；或者解释为，两线的合并系指仍旧保持吉长线的委托经营并把它扩大到吉敦线上。从中国从不喜欢吉长委托经营和遇有机会就想予以解除，以及中国方面提议合并〔吉敦、吉长〕与改废〔吉长铁路借款合同〕一事看来，解释为中国自身提出不利于自己的建议是很不自然的。所谓“吉长合同必要之改废”不能不理解为，它意味着随着两线合并以俱来的吉长委托经营的解除。因为，假如是随着两线合并，把吉长委托经营制度扩大到吉敦线，就应该是“吉敦线开通时应合并于吉长局”，就没有从根本上改废吉长合同的必要了。所谓“改废”意味着两线合并，改为单一经营后，必然产生的吉长合同废弃，从而只能是导致现有吉长委托经营制度消灭，而不能得出在单一经营的基础上再实行委托经营的结论。将来是否在单

一经营的基础上实行委托经营是另外一个问题，是将来的协商事项，这就是为什么在换文中规定“中国方面提议，会社接受这一提议”的理由。根据条款和换文，会社有义务接受中国所提议的协商，但却没有接受中国提议的条件的义务，所以，关于改废吉长合同双方意见不能一致，亦即不能订立改订的合同时，现有的吉长合同当然继续有效，吉长、吉敦合并终将成为不可能。因而会社如果不喜欢解除吉长委托经营，就只有不接受中国提议的条件。从道理上讲确是如此，但这也不是一成不变的。本来在吉长合同改废上双方争论的焦点在利息和委托经营上，而利息问题预计终将以吉长、吉敦现在利率（吉长五厘、吉敦九厘）的平均利率为基础而被决定。因此，余下的问题就只有委托经营。既然“改废”主要应当被解释为委托经营的解除，而会社又事先同意了解除委托经营，那么，采取已经说过的办法拒绝中国方面有关解除委托经营的提议，就等于回避履行预约义务，最低限度是逃脱不了道义上的责任的。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第6项，机密

# 六、窃取"满蒙五路"和"满蒙四路"权益

## 1 "满蒙五路"

### 日本外务省政务局长阿部守太郎致满铁总裁中村是公函

(1913.3.12　　第3号)

近来中国方面不断有人计划修筑满洲及内蒙古方面铁路。例如,伊通至伯都纳〔扶余〕线、奉天经海龙至吉林线的借款问题,据闻已向某美国人提出交涉。因此,我方正在考虑确定一项有关南满洲及东部内蒙古地区铁路的方针。由于调查上的需要,请贵社从自己的立场出发,把今后希望在该地区修建的路线和因竞争线等原因认为修建不利的线路尽量查明,示复为荷。

中国社会科学院经济研究所藏档,第324—881号

### 满铁总裁中村是公致外务省阿部守太郎函

(1913.3.26)

关于在满洲修建的铁路,本社亦正在研究,如果情况允许,暂有下列各线极希见诸实现:

一、从满铁本线四平街站经西北奉化县〔今梨树县〕(买卖街)至郑家屯的铁路;

二、从郑家屯延长到洮南府的铁路;

三、从满铁本线开原站经东方掏鹿〔今西丰县〕至海龙县城的铁路;

四、从海龙城至吉林的铁路;

五、从满铁抚顺站至营盘、山城子或兴京地方的铁路。

此外，从满铁经辽西达长城地方、朝阳、赤峰地方的铁路如修建得宜亦属必要。再有本线沿途修建短途支线也愈益必要。现下正在研究这一问题。

其次，从奉天经法库门至郑家屯一线目前尚非其时。再有到达掏鹿、海龙城等方面的铁路，以奉天为起点者，目前从我方的立场看来，应当表示反对。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 324—881 号

## 日本外务大臣牧野致驻华公使函

(1913.7.29　机密 192 号)

日前孙宝琦、李盛铎在我国逗留期间，在贵地的正金银行小田切董事 7 月 14 日致电总行声请，乘孙等一行逗留之机，就日前该职向朱交通总长提出的关于满蒙铁道问题进行商谈。该电言及，关于铁道问题，请参照今年 1 月 25 日、2 月 10 日和 2 月 14 日该职致总行的信件。根据这些信件来看，该职向中国方面提出的我方希望线是：(一)奉天或长春起经伯都纳至洮南府线；(二)南满铁路的某一地点(或者定为奉天)至海龙线。如您所知，从日前以 4 月 8 日机密送第 89 号发送的中村满铁总裁意见书来看，满铁对于(一)四平街起经郑家屯至洮南府线，和(二)以开原为起点至海龙线都是希望的，但两线不管哪一线，以奉天为起点，从会社的立场考虑都是不喜欢的。不希望小田切董事万一发生误解。为此，贵官认为必要时，为慎重起见，可就本件提醒该职注意。此致。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 324—881 号

## 关于借款修筑满蒙铁路的换文

(1913.10.5)

外交总长孙照会事：查中国借款修造铁路问题，屡经贵大臣提

议，并经历次磋商，现已决定办法，兹特备文照会贵大臣查照见复。须至照会者。

借款修造铁路预约之办法大纲

一、中华民国政府允订借用日本国资本家之款自行修造左列各铁路：

（甲） 四平街起，经郑家屯至洮南府；

（乙） 由开原起，至海龙城；

（丙） 由长春之吉长铁路车站起，贯越南满铁路，至洮南府。

以上各线，应与南满铁路及京奉铁路联络，其办法另行核定。

二、前开借款办法细目，须以浦信铁路借款合同定本为标准，在本大纲议定后，中国政府从速与日本资本家协定。

三、中国政府允将来如须修造由洮南府城至承德府城及由海龙府起至吉林省城之两铁路时，倘须借用外债，尽先向日本资本家商议。

右照会

大日本国钦差全权大臣山座

中华民国二年十月五日

〔日公使复函同上，略〕

日本外务省条约局：《日中间及关于中国的日本同他国间之条约》，机密，第423页

## 日本阁议决定

(1913. 10. 14)

最近同中国政府签订了满洲铁路借款协定，此项借款所需资金，可按下列方案筹措：

一、在本协定的借款细目决定之前，应向英国或法国资本家说明此次签订的协定要点，与之协商为筹办此项资金而由中国政

府发行公债的问题。

二、按本协定所建铁路，在收支不能相抵、发生不够支付上述公债之本利、中国政府亦不能支付之时，帝国政府为使横滨正金银行得以采取办法收买该公债，须作出适当措施。

三、细目协定订立之后，决定首先修筑最为容易而且最为有利的四平街、郑家屯间约六十哩的铁路。再有因该路所需款项极为有限，所以，当在国外筹措资金发生困难时，可令本国资本家筹措之。

日本外务省档案胶卷，MT273，MT137—80，第208—209页

## 日本驻华公使山座致牧野外务大臣电

(1913.11.某日　　极秘第907号)

满蒙铁路借款细目协定等需要交涉的重大问题还很多，同时，我认为由于同实业借款分离的结果，列国在中国获取利权（特别是铁路）的竞争必将日趋激烈，因此帝国政府亦必须及早努力，在各方面取得利权。至于交通部事务的实权，似乎操在叶手，故有必要把他拉拢过来，而且叶某本人亦曾向正金表示出对此有所希求的意思。即希政府拨出五万两给叶，以利进行。当然，此款存在着难以支出的情况，但是一旦问题获得解决，自可任意加以处理。

中国社会科学院经济研究所藏档，第324—881号

## 牧野外务大臣致山座公使电

(1913.11.22)

根据907号贵电，决定暂由横滨正金银行付出五万两。横滨总行对此将另行电令小田切。

中国社会科学院经济研究所藏档，第324—881号

## 横滨正金银行总经理井上準之助致外务大臣牧野伸显函

(1913. 11. 25)

此次为获得满蒙铁路修筑贷款权利所需费用由敝行垫付一事,可否按下列条件办理,敬乞指示。

一、为获得满蒙铁路修建贷款权所需费用银五万两，由敝行垫付;

二、前项金额应由本借款细则中的契约当事人支付；若敝行虽不充当契约当事人,而负责筹措资金时,则由敝行支付之;

三、万一资金筹措未成,而停止修建本路时,请支付第一项金额,以免本行损失。

日本外务省档案胶卷,MT606,MT1. 7. 3. 80,第 1552—1553 页

## 牧野大臣致山座公使电

(1913. 11. 25　　第 628 号)

据日前中村满铁总裁同小池就赠送叶恭绰五万两一事所进行的私下会谈，闻知贵公使对于应重新向中国方面要求的权益持有具体方案,并拟在最近作为意见提出。因此,愈加感到有必要支出五万两。关于将来应向中国要求的权益，现下省内正在研究，因此,贵公使如有成案,务希此时从速呈报前来为要。

日本外务省档案胶卷,MT606,MT1. 7. 3. 80,第 1547—1550 页

## 山座公使致牧野外务大臣电

(1913. 11. 28　　第 1048 号)

关于第 1039 号往电一事，11 月 27 日叶恭绰对小田切谈称:该件已向交通总长报告,中国政府的意见并非绝对排斥满铁,但为尽量使各方面不发生阻碍,工作得以圆满进行起见,希另选满铁以

外之机关充当。小田切按事先与本职商定的计划，保留继续磋商的余地，答称须先与公使商谈，未做任何约定，而暂时告退。因此，本职拟最近面会熊希龄，试作进一步的商谈。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第1555—1556页

## 横滨正金银行北京分行经理
## 小田切万寿之助致总行总经理井上準之助电

(1913.11.29)

关于满洲铁路借款契约当事人的问题，外务省和北京公使馆以及贵我双方之间，迭经多次函电往还。日前帝国公使接奉主管部门训令，嘱其再次明确南满铁道会社充任该路借款当事人之事，中国政府究竟能否同意，公使因此委托本职探明中国政府的意向。本职于10日前会见交通次长叶恭绰时谈及此事，曾恳请其探问当局各方面的意向；越数日，又访彼询问其结果时，关于此事，告以中国政府方面对南满洲铁路会社充任契约当事人一事，虽似乎不表示绝对反对，但因此可能引起舆论的反抗，难保不阻碍事体之进行，如此则对双方不利，因而不如仍依前议，希望尽可能由贵行充任当事人。本职得此答复后，即对其表示，容将贵政府意见转达帝国公使，旋即告别。

前此，本月11日曾函告国会议员关于满洲铁路问题提出质问书。其后据总理熊希龄亲自告知本职，上述事实确属实情。又据叶次长所言，奉天方面有意以自力修筑该地至海龙铁路，故对交通部的抗议活动甚为频繁。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第1623—1625页

## 山座公使致牧野外务大臣电

(1913.12.7　　第1071号)

第1071号(1048号之误)呈电所陈之事，嗣后本职与小田切分别往访前交通总长朱启钤,结果均与叶恭绰向小田切所谈相同。其次，本职于12月6日面会周交通总长时探询其意向，周氏明确表示:如以南满洲铁道株式会社为当事人订立契约时,则会使中国人产生似乎新铁路是其支线的印象，有使目前已呈现出的激烈反对形势更加剧烈之虞(据闻不单是汤化龙、吴景濂等人开始时就反对，现在为参加反对运动由奉来京者亦不在少数)。因此，如让满铁作契约当事人，则对本案的推行甚为不利。故不论实际运用如何,契约当事人必须用横滨正金银行名义,以便平息民间的反对。

各方面所言既然一致如此,则不能不认为,此事是中国方面经过充分研究之后所做出的决定,因而已无须探询熊希龄的意见。谨此奉闻,并祈采取措施。

日本外务省档案胶卷,MT606,MT1.7.3.80,第1611—1613页

## 日本阁议决定

(1913.12.12)

关于本年10月14日经阁议决定之满蒙铁路借款一案，决定可按下列各项实施:

一、关于此项借款细目协定,使横滨正金银行充任当事人;

二、按照浦信铁路契约，机械材料的供应，可委任当事人办理;

三、工程师从南满铁道会社所属人员中推荐;

四、鉴于国内外市场形势,关于此项借款资金,须谋求适当的筹措办法;

五、根据上述10月14日阁议决定方针，应首先着手四平街、郑家屯间的路线（长约53.5哩，每哩建设费平均为六万元，共约三百万元）。

日本外务省档案胶卷，MT273，MT1.3.7.80，第210—211页

## 驻华公使致外务大臣函

（1914.1.26　机密第36号）

去年10月满蒙铁路协约成立时，曾遵照前令，就关于首先着手四平、洮南线一事，与叶交通次长略行协商。当即于同月7日以机密第357号函末段将此事呈报在案。嗣后接周交通总长来函，内称："关于首先着手四平街、洮南一线工程，我方并无异议，特此函达。同时，据叶次长报告，如果中国官民为便利地方交通，拟在奉天、吉林一带以本国资本敷设铁路时，贵公使同意在可能范围内，对条约上的规定作广义的解释。对此，特表感谢。并已将此意分别通知有关机关"等情。（该函抄本曾保存于本馆，但目前一时无法查到，找出后即行补送。）查关于此事，本职对该函前段所述大意，曾表示同意，但后段与本职谈话之要旨，大有出入。盖因在交涉满蒙铁路之际，本职曾与叶次长进行会谈。他曾表示："地方人民（非官方）也有的希望用自己资本修筑短途铁路的意图。这是为了增加交通便利，希贵公使勿加反对为盼"。对此，本职答称："即日本政府对地方的建设亦并非存心妄加阻挠。虽然如此，如果违反条约上的规定，即倘如修筑与满铁线并行或损害满铁利益的路线时，则不能同意。"同时还询问："拟在何处修筑？"叶氏答称："尚无何具体决定。总之，这不过是一个局部问题，希勿过于固守条约上的规定。"对此，本职表示："此类问题不宜凭空议论，待有具体计划时，再明确表示是否有何抵触。即使是属于个人的计划，如果中国政府任意许可，亦将会发生与法库门相同的纠纷。因此，在许可

上述铁路之前，务希与本公使协商。本公使亦不能随意拒绝。”叶氏回答:“一定如此办理。”继而本职提出:“将此内容用明文回答。”叶氏答称:“明文回答，多有不便。”此乃当时实际谈话情况，除此而外，本职已无法回答对方。最后已将上述谈话要点，另行备文制成回答方案，委托高尾书记官送交叶氏，要求其全部接受，或撤回周总长之来文。嗣后，叶次长与高尾书记官会面时，谈称:“奉天地方人民有修筑奉天、海龙间路线的愿望，但该线与抚顺线并行，故事前拟征求贵公使之同意。”从此方知叶次长的原意，系指此线。以后对上述之回答，置之未复。本月16日会见叶交通次长时，曾就本件及其他有关满蒙铁路问题，进行如下会谈:

一、“奉天、海龙线与抚顺线的并行问题，姑且不论，即其与既定之开原、海龙线亦过于接近，因而实在难以并立。不仅如此，另外根据奉天总领事抄送来的呈给奉天都督的关于修筑开原、西丰间轻便铁路的申请书（参照大正2年10月25日奉天总领事关于本件的报告）所述：奉天、海龙线工程颇为艰巨，需要巨额修筑费用，不仅不可与开原、海龙线相比，并且所经之地，物产亦较少，在经济上也很不利。关于此等问题，做何考虑？”他答称:“奉天、海龙线原拟日后延伸到吉林。地方人民认为，这样便可获得从奉天直达吉林之便。政府初起并无定见，只是认为无需反对地方人民的计划。目前，关于此等问题，因地方人民尚未强行要求，尚无解决此问题之必要，待日后有必要时，请予以协商。”

上述问题，去年10月3日贵电第526号训令中有这种意图：因陆军方面希望以奉天为起点，故希设法改为“奉天或开原至海龙城”。本职亦按叶氏的意见，留待他日再行商谈。因此，本问题日后当可再行提出协商。关于此问题，不仅希望得知陆军方面的要求，帝国政府的确定意见，亦希得知。请慎重审议示复为盼。

二、“其次，关于满蒙铁路，据闻中国方面业已派技师对各路

进行调查。但是，关于此项调查，如无日本技师参加，日后如意见分歧，恐有费双重周折之虞。”叶次长对此答称：“此次调查，纯属初步调查，仅仅调查极为一般的情况。日后详细进行基本测量时，自然不能不仰赖日本技师。此次调查结果，仅可了解大致情况。目前，此项报告正在拟制之中，尚未完成，等情。”因此，又询及此项调查结果，将作如何之估计时，则答称：“开原、海龙线物资最为丰富，利益甚多，其他路线估计亦有希望。”

三、本职又另转话头，谈称：“关于日中合办铁路，已将达到进而签订细目协定的时机。虽尚未接到本国政府训令，但估计契约当事人可能是正金银行。”对此，叶氏谈称：“并不怎样欢迎正金银行作为契约当事人。”当即提出质问：“如此则殊感奇怪！当初我国本欲令南满铁道株式会社出资，因贵国不希望公开用该社名义出资，才特意改为正金银行。现在如此，原因何在？”他答称：“正金银行与五国银行团订有契约，担心是否将受它的牵连。正金银行果能完全自由地按自己意见办事，尚无何妨碍。”因此，本职又加以解释：“关于实业借款与政治借款，已于两月前五国银行团之间达成协议，二者完全分别对待，因而无需更多地顾虑这一点。”对此，彼答称：“如果这样，正金银行亦无何妨碍。”

四、本职又谈及洮南、热河一节：“关于此事，曾受到法伦许的质问。去年美国撤手在华企业时，并未认为锦瑷铁路契约上的权利亦随之放弃。既然中国政府也同日本约定洮热线，就以为不会有其他任何障碍。如果该契约现仍有效，中国政府拟做何处理？”对此，叶氏答称：“中国政府本来就未考虑实行关于锦瑷铁路的契约，该契约只是依然存在而已。”因此，本职亦未便深入，便转谈其他问题。关于本案，改日另行报告。

五、“近来有消息称，俄国于去年四五月间取得松花江铁路修筑权的消息（自哈尔滨附近起至呼兰城、绥化城等地，并分支到松

花江等地之路线)。当时曾向中国各方面询问，均称不知。最近，又从其他方面得到准确消息，并且据云该铁路契约并非借款契约，而是给予铁路修筑权。其真相如何？”对此，叶氏答称:“就本人所知，全无此事。诸如使其修筑东省铁路支线等事，中国政府绝对不能同意。”继而又进行追问:“据本公使所闻，表面上并非东省铁路，乃一俄国公司，由法国公司支出一部分资本。如果中央政府未得与闻此事，是否系地方官缔结之契约？”叶次长答称:“出资者非俄华银行，而是法国公司，殊感奇怪！再有，只有地方官缔结此等契约，而无中央许可等情，恐系某种误传。”观其谈话态度，似无何隐情。继之，本职又在谈话中申述:“此事虽属无据，但很难预料俄国将来能否在北满提出铁路借款契约问题；估计届时可能要求与东省铁路须用同样轨距。”叶氏答称:“此事中国政府断难应允。”

谨将上述会谈情况综合呈报，以供参考。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第1824—1834页

## 满蒙铁路网的构成

(1914.2.26　陆军省军务局)

一、我方所希望的军事上的满蒙铁路网，必须按附图构成。其由南满铁路左右分岐者，应悉以奉天为起点，以便使该地成为南满交通的中心。因此，如最近决定的洮南线和海龙线，亦应使之由奉天和抚顺线分歧。如不得已须由四平街及开原分歧时，奉天以北的南满干线必须同时改为复线。

二、将来应修筑的各铁路，均使其质量与南满铁路相同(平地线路须令其与南满干线相同，山地线路须令其与安奉线相同)，特别重要的是，轮转材料的规格必须使之与南满铁路一致，以便使各线路得以联运(吉长、京奉两线现在的轮转材料不符合上开要求，



極秘

大正三年二月

満蒙ニ於ケル鐵道網ノ編成

一、軍事上我ノ希望スヘキ満蒙鐵道網ハ附圖ノ如クニ之ヲ編成セサルヘカラス而シテ其南満線ヨリ左右ニ分岐スルモノハ總テ之ヲ奉天ヨリシ全鉄ヲシテ南満交通ノ中心點タラシムルヲ可ナリトス故ニ近ク成立セル洮南線海竜線ノ如キモ之ヲ奉天又ハ撫順ヨリ分岐セシムヘク若シ四平街又ハ開原ヨリ分岐スルノ已ムヲ得サル場合ニ在リテハ奉天以北ノ南満鉄道ヲ之ニ伴フテ複線ニ改築セサルヘカラス

將來敷設セラルヘキ諸鐵道線路ハ其素質ヲ總テ南満線ト全一ナラシメ（平地ノ線路ハ南満幹線ト又山地ノ線路ハ安奉線ト全一ナラシム（ヘシ））殊ニ其輪轉材料ノ制式ハ必ス之ヲ南満鐵道ノモノト全一ニシ各線路間ニ連帶運輸ヲ為シ得ヘカラシムルヲ緊要ナリトス（安奉線、京奉線ノ現在輪轉材料ハ上記ノ要領ニ合セス故ニ將來此ノ不都合ナカラシムルニ深ク注意スルヲ要ス）

因而今后应深加注意，使之不发生此种不合适的情况）。

日本外务省档案胶卷，MT606，1.7.3.80，第 1964—1965 页

编者注：该件有外务大臣、次官等的签字，并批有“本案已同参谋本部协商过”的字样。

## 满铁理事川上俊彦致外务省政务局长小池张造函

(1914.3.3)

敬启者，通知敝社调查课长的关于满蒙铁路起点问题，已遵照办理。该起点如定为奉天，对敝社的铁路颇为不利。故敝社仍希望不以奉天为起点。特请谅解。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第 1978 页

## 牧野外务大臣致北京山座公使函

(1914.3.6　　机密第65号)

关于协定满蒙铁路借款细目契约一节，已有去年贵电第1071号报告。现已决定令横滨正金银行为本案的当事人。如往电第88号所示，日前曾与大藏省及正金银行进行协商，之后各自起草细目契约草案，现在即将脱稿。至于公债发行额、利率、起工日期、完工日期等项尚未确定。暂先将该契约草案列为附件甲号送上，希参照附件乙号说明书仔细阅读。另外，附件契约草案，我们认为还可能成为今后我方同中国之间的铁路借款契约的范例，因此有必要时还要征求正金银行小田切董事的意见，并由贵馆人员逐条充分进行研究，如另有意见时，希急速向我处通报。另外，上述契约草案中的公债发行额及其他未定各点，很快即可决定，不久即可布达。然后希望在适当时机让小田切与中国当局开始交涉。此外，对于附件契约草案，希特别要了解下列各点：

一、关于长春至洮南线，由于去年下达第526号往电所示的原因，该线的修筑拟推后进行。附件细目契约草案第二条即出于此种意向。

二、关于线路的起点，陆军方面的希望，亦如上述第526号往电所示，但其后陆军方面亦进一步研究，结果决定并不坚持上述希望。故已决定线路均按借款大纲处理。

三、附件细目契约草案，先是由正金银行方面提出，然后加以必要的修改，并已经大藏大臣和正金银行总裁的同意。该契约草案，遵照去年10月5日该借款大纲协议第二项内容，尽可能以浦信铁路借款契约为标准，但在若干点上多少加以必要的修改。详细内容请参照附件乙号说明书。特别是将浦信契约原文加以变更的各点，如中国方面坚持主张按借款契约字句行文时，在不使改变

基本内容的限度内可以同意，但较为重要的问题，须向我处请示为要。另外当契约草案交涉完毕签字之前，希将确定草案送来，待得到训令后再行签字。

四、前述去年10月5日该借款大纲协议中，还曾规定南满铁路与京奉铁路的联络问题，因考虑到该细目协定当事人是正金银行，如将这种事项插入，未免有奇特之感。另一方面，附件契约草案序言中已有"基于借款大纲"字样，因此，在别册契约草案中，决定不放入上述联络规定。该项联络问题，我们认为应在适当时机另行协定办法。特请周知。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第1996—2005页

编者注：附件略。

## 山座公使致牧野外务大臣电

(1914.3.11　第1200号)

3月10日小田切会见朱启钤，首先告以："有关满蒙铁路细则方案，业由本国发出，收到后即可进行协商。因而可援用他国的先例，可望事前预借若干资金。"朱答称："日本方面提出的细则协定，为何如是之迟，正在疑虑。值此中国人中间多方面进行议论之际，开始协商，最为欣快。"并谈及，关于满蒙铁路，有关地方官民之间，正在议论能否设法将四平街、洮南间改变为奉天、洮南间。

但据落合密报："传闻法库门一带人民，热烈希望铁道通过该地，不仅如此，并据日前来本地的参谋本部部员谈称，陆军方面亦切望该线能以奉天为起点"等情。本职认为，如果帝国政府希望作上述变更，亦正合乎中国方面的希望，想会更易于达成协议。因此，在进入细目协商之前，务须从速与陆军、铁道院等有关方面进行磋商，决定政府对本案的态度，并希电复为盼。

日本外务省档案胶卷，MT606，MT1.7.3.80，第2091—2093页

## 日本陆军大臣楠濑幸彦致外务大臣牧野伸显函

(1914.4.7)

现发去附件：按军事要求我方所希望的中国铁路网。相应函达，即希查照。

按军事要求我方所希望的中国铁路网(大正3年3月)

第一　满蒙铁路网

按军事要求我方所希望之满蒙铁路网，如附图第一所示，此等铁路须使其质量大致与南满铁路相同，尤其是轮转材料的规格，必须使之与该铁路一致。

理由：

本铁路网，为保护我方在满蒙的特殊利权，乃系军事上所必需。然而从南满线向左右分岐之路线，必须从奉天开始，以便使奉天成为南满交通的中心，故如最近所决定之洮南线、海龙线，亦必须使其由奉天及抚顺线分岐。如果在不得已情况下必须由四平街及开原分岐时，则奉天以北之南满线必须同时改为复线。再者，铁路质量的相同，尤其是轮转材料的一致，是使各铁路易于联运不可缺少的重要条件。

〔下略〕

日本外务省档案胶卷，MT273，MT1.7.3.80，第16—18页

## 日本阁议决定

(1914.8.4)

根据去年10月5日签订的满蒙铁路借款大纲，目前正以横滨正金银行为当事人，与中国政府讨论此项借款细则。按照该借款大纲应修筑的铁路是：(一)四平街、郑家屯、洮南府间(约一百九十哩，修筑费约为一千零二十余万元)；(二)开原、海龙间(约一百一

十五哩，修筑费约为九百三十余万元）；（三）长春、洮南府间（约一百七十八哩，修筑费约为一千零六十余万元）三线，总长约四百八十三哩，修筑费预定大致为日金三千万元。按去年12月12日阁议决定，我方的意图是，一俟上列细则协定完成后，即首先着手上述三线中最容易而且有利之四平街、郑家屯间（约五三·五哩，每哩平均修筑费为六万元，合计约三百万元）铁路工程。但于满蒙铁路借款细则契约方案第十八条第一项中规定：正金银行修筑本铁路时，得指定掌管须由外国输入器材及其他物件的办事人。因此，有关购买上述各种物件及其他应依据上述细目契约施行的各项工程，希望主要由南满洲铁道会社担当，该会社在地理上及业务性质等方面被认为是最适当的。

日本外务省档案胶卷，MT273，MT1.7.3.80，第204—207页

## 2 "满蒙四路"

### 后藤外务大臣致芳泽驻华公使电

（1918.9.23 极秘第826号）

第1261号及第1262号贵电已悉。

日前中国章公使提出，帝国政府如同意山东问题按下列甲项方案解决，对此，则中国政府便按下列乙项及丙项方案，向日本资本家借款，立即兴建满蒙及山东两地区铁路。帝国政府已决定承诺。并达成协议：9月24日本大臣与章公使就下列三项方案进行换文。另外，作为满蒙及山东两地铁路借款的预付款，在签订借款草约的同时，应交付中国四千万元。

甲项　山东省诸问题处理之件

一、胶济铁路沿线的帝国军队，除济南残留一个部队外，其余均集中于青岛；

電送第五八〇六號
七年九月廿[illegible]日[illegible]八時[illegible]發

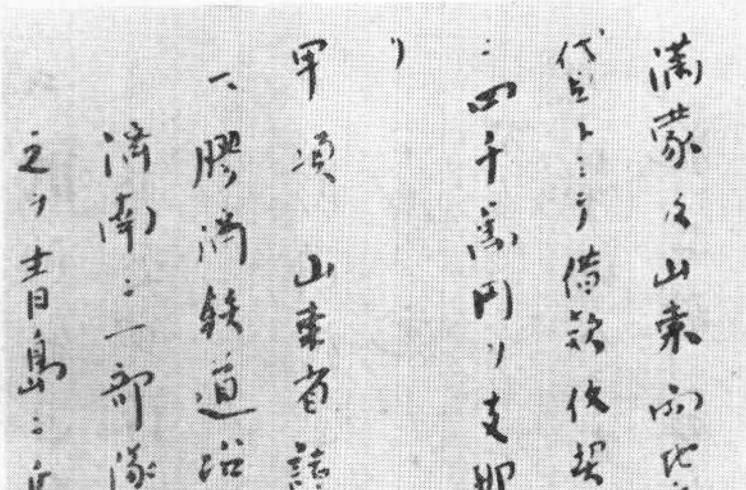
古 [illegible] 後藤大臣

在支 芳沢代理公使

第八二六號（極秘）

貴電第一二六一號及第一二六二號ニ關シ駐劄章支那公使ヲ帝國政府ニ於テ左記甲乙項ノ通リ山東

右諸問題解決方同意スルニ於テハ
之ニ對シ支那政府ニ於テ左記乙項
及丙項ノ通リ満蒙及山東兩地方鐵
ヲ日本資本家ノ經營ニ委スルコトヲ速諾
道ノ件承認スヘキモノハ本國ニテ決スル必要
國政府ニ於テハ之ヲ應諾スルコトニ決
定シ九月廿四日本大臣ハ章公使トノ
間ニ左記甲乙丙ノ三項ニ關シ茶副ニ
公文ヲ交換スルコトニ協議纏マレリ而



満蒙及山東両地方鉄道借款ノ前貸トシテ借款仮契約締結ト同時ニ四千萬円ヲ支那側ニ交付スル筈ナリ

甲項　山東省諸問題處理ノ件

一、膠濟鉄道沿線ノ帝国軍隊ハ濟南ニ一部隊ヲ残留スル外總テ之ヲ青島ニ集中スルコト

二、膠濟鐵道警備ハ貴國（支那）政府
ニ於テ巡警隊ヲ組成シ之ニ當ヘ
キコト

三、膠濟鐵道ハ右巡警隊ノ
全費ニ充ツル爲相當ノ金額ヲ
提供スルコト

四、日本國人ヲ右巡警隊本部及
樞要驛站巡警養成所。

聘用スルコト

五、膠済鉄道従業員中ニ支那国人ヲ採用スルコト

六、膠済鉄道ハ其ノ所属確定ノ上ハ日支両国ニ於テ合辦経営スルコト

七、現下施行ノ民政ハ之ヲ撤廃スルコト

乙項　満蒙ニ於ケル鐵道

一、開原、海龍、吉林間

二、長春、洮南間

三、洮南、熱河間

四、洮南、熱河間ノ一地点ヨリ海

港ニ至ル間（本線経路ハ追テ

協議ノ上決定スルコト）

丙項　山東地方ニ於ケル鐵道

一、済南、順徳間

二、高密、徐州間

但シ右両線路ニシテ鐵道經營上不利益ナリトセハ別ニ適當ノ線路ヲ協議決定スルコト

二、胶济铁路的警备，由中国政府组成的巡警队担任之；

三、胶济铁路提出一定金额充作上述巡警队的经费；

四、上述巡警队总部，主要车站以及巡警养成所须聘用日籍人员；

五、胶济铁路营业员中，得采用中国人；

六、胶济铁路在隶属关系确定后，由中日两国合办经营；

七、撤销现在施行的民政。

乙项　满蒙地方的铁路

一、开原、海龙、吉林间；

二、长春、洮南间；

三、洮南、热河间；

四、自洮南、热河间某地至海港间（本路线经由地点，日后勘测后再行决定）。

丙项　山东地方的铁路

一、济南、顺德间；

二、高密、徐州间。

但以上二线，如经营铁路无利可图，另外协商确定适当的路线。

日本外务省档案胶卷，MT 591，1.7.3.95，第60—66页

## 满蒙四路换文

(1918. 9. 24)

敬启者：中国政府决定向日本国资本家借款速行建筑左列各地点间之铁路。兹本使受本国政府之委任，特将此旨向贵国政府声明：

一、开原、海龙、吉林间；

二、长春、洮南间；

三、洮南、热河间;

四、洮南、热河间之一地点起至某海港间(本线经路俟将来调查后决定)。

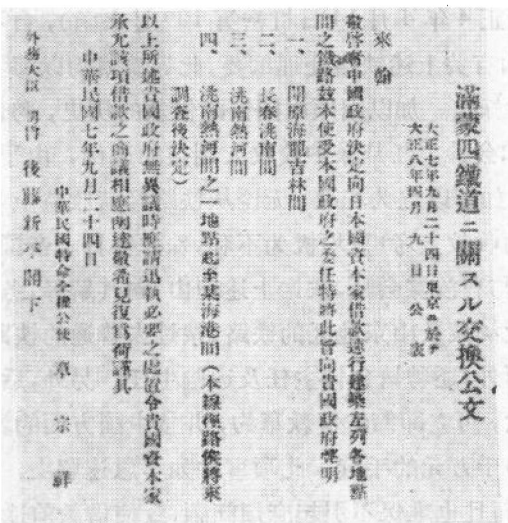
以上所述,贵国政府无异议时,应请迅执必要之处置,令贵国资本家承允该项借款之商议。相应函达,敬希见复为荷。谨具。

中华民国七年九月二十四日

中华民国特命全权公使　章宗祥

外务大臣男爵后藤新平阁下

〔日本复文同上,略〕



滿蒙四鐵道ニ關スル交換公文

大正七年九月二十四日東京ニ於テ
大正八年四月　九日　公　表

來翰

敬啓者中國政府決定向日本國資本家借款速行建築左列各地點間之鐵路茲本使受本國政府之委任特將此旨向貴國政府聲明

一、開原海龍吉林間
二、長春洮南間
三、洮南熱河間
四、洮南熱河間之一地點起至某海港間（本線經路俟將來調查後決定）

以上所述貴國政府無異議時應請迅執必要之處置令貴國資本家承允該項借款之商議相應函達敬希見復為荷謹具

中華民國七年九月二十四日

中華民國特命全權公使　章　宗　祥

外務大臣　男爵　後藤新平閣下

日本外务省条约局:《日中间及关于中国的日本同他国间之条约》,机密第564页

## 后藤外务大臣致芳泽驻华代理公使电

(1918.9.26　第840号)

与第837号前电有关的此次业已换文的满蒙及山东两地区铁

路借款，已决定由兴业银行代表的所谓三银行为其当事人。根据目前大藏省方面与章公使之间就该借款草约问题所进行的私下商谈，该契约也与日前成立的吉会铁路借款草约相同，即大体上以津浦铁路借款契约为标准。您已知道，津浦铁路借款契约内虽有聘请总工程师的规定，但无聘请会计主任和运输主任的规定。在中国铁路借款契约之中，该契约对债权人最为不利。但此次的满蒙各线，除一部分外，即相当于所谓满蒙五路的路线，而在此五路借款大纲中已有明文规定，这些铁路应依照浦信铁路借款契约。其次，山东地区的铁路是属于关于该省的中日条约第一条规定的范围（参照大正4年4月14日机密第109号来函），自不待言；如根据中德间的有关上述铁路处理纲要，此等铁路均以海兰铁路〔即陇海铁路〕为标准。加以回顾中国铁路借款的历史，聘任总工程师、运输主任和会计主任是保护债权人利益的通例，由于偶然有吉会路的例外，如即以之为标准，无论从铁路经营收益上考虑，或者从募集公债的收效上考虑，均极为不利，殊非得计。帝国政府希望贵官费心，速与曹汝霖会晤，依据上述理由，向其解释，务使对方能够同意将此次满蒙及山东地区的铁路，按过去普通的铁路借款前例，于总工程师外，还聘请会计主任及运输主任。另外，后一点如果中国政府同意，可立即缔结借款草约，并按中国方面的希望，办理交付预交款四千万元的手续。此项事件如不急速解决，不仅与我国内政有关，而且也难保不引起麻烦问题，致使借款前途招来意外的困难，所以从速解决此项事件实为至要。希谅知此意。

日本外务省档案胶卷，MT 591，1.7.3.95，第119—125页

## 满蒙四铁路借款预备合同

(1918.9.28)

中华民国政府（以下称政府）因建造自热河至洮南之铁路、自

长春至洮南之铁路、自吉林经过海龙至开原之铁路、自热洮铁路之一地点达某海港之铁路(以下称满蒙四铁路)与股分公司日本兴业银行所代表之股分公司日本兴业银行、股分公司台湾银行及朝鲜银行共三银行(以下称银行)之间订定左列预备合同以为正式借款合同之准备:

第一条　政府认准热河洮南间、长春洮南间、吉林开原间及自热洮铁路之一地点达某海港之铁路建造所需一切费用，由银行发行中华民国政府热洮铁路金币公债、长洮铁路金币公债、吉开铁路金币公债、某某铁路金币公债(以下称满蒙四铁路金币公债)。

但自热洮铁路之一地点达某海港铁路之线路得依政府与银行协议决定之。

第二条　政府速定满蒙四铁路之建造费及其他必需之一切费用征求银行之同意。

第三条　满蒙四铁路金币公债之期限为四十年，自公债发行之日起算,第十一年开始还本,用分年摊还之方法办理。

第四条　政府于满蒙四铁路正式借款合同成立同时，与银行协定工事进行之计划,依其协定着手建造铁路期其速成。

第五条　政府对于银行提供左列物件为满蒙四铁路金币公债付还本息之担保:

现在及将来满蒙四铁路所属之一切财产并其收入，政府非得银行之承诺，不得以前项之财产或收入作为担保或保证物提供于他人。

第六条　满蒙四铁路金币公债之发行价格及公债利率，政府实收金额,依发行当时情形,务以有利于政府之主义协定之。

第七条　关于以上各条所未规定之条项,政府与银行协议决定之。

第八条　满蒙四铁路正式借款合同,以本预备合同为基础,自

其成立之日起，四个月以内订定之。

第九条　银行于预备合同成立同时，对于政府垫借日金二千万圆，十足交款，并无回扣。

第十条　本垫款之利息为年息八厘，即对于日金一百圆每年付息日金八圆。

第十一条　本垫款以政府所发行国库证券贴现之方法交付之。

第十二条　前条国库券每六个月换给一次，每次以六个月份之息金支付于银行。

第十三条　政府于满蒙四路正式借款合同成立之后，以本公债募得之资金，优先即速付还本垫款。

第十四条　本垫款之交付、偿还、付息及其他一切之授受均于日本东京行之。

本预备合同共备中日文各二份，政府银行互执各一份，如关于本预备合同解释上发生疑义时，以日文合同为准。

中华民国七年九月二十八日

日本帝国大正七年九月二十八日

中华民国特命全权公使　章宗祥

株式会社日本兴业银行　副总裁　小野英二郎

满铁:《满铁关系条约集》，别册，第二辑，第203—205页

## 满铁川上理事亲手交给内田外务大臣的关于满蒙铁路事件的建议

(1918. 10. 14)

承办满蒙铁路借款的权利，一直由横滨正金银行所掌握。但是，按理铁路的事宜由铁路经营者办理，对彼此双方均为便利，同时在保持各铁路的统一上也极为必要。根据这一观点，将来满蒙

铁路所需资金，希以敝社为唯一的供给机构，并依据被认为对双方均为安全有利的“西姆斯加雷”中美借款条约草案，以便使中国拥有从其他借款铁路中根本看不到的廉价修筑的铁路，还可以使我们资本家得以安心投资。敝社将尽最大努力，负责以实际行动作出证明，以期在真正意义的中日亲善上，多少有所裨益。上述意图，已于去年 4 月以前任总裁的名义上书内阁总理大臣，请求裁核。敝社的微衷幸蒙采纳，并于 6 月末发下大体同意的指令。正金银行也不计较本身的利害，以四郑铁路为终结应允把将来向满蒙铁路供应资金的权利，全部移交敝社。此后各方面都将在此项极其明智的方针之下，专心致志于铁路借款的成立。经过相当的准备之后，林驻华公使于去年 11 月初根据外务大臣的训令，提出开原、海龙线和郑家屯、开鲁线两个问题展开交涉；同时还将正金银行应允把供给资金的权利移交给敝社一事通告中国方面。本社也继公使提议之后，令驻北京代表向交通部总长、次长做了详细说明。当时公使有意将十年来悬而未决的吉会路，也在此时一并提出，因而曾多次向本野大臣建议，但结果大臣训令吉会线的问题日后再议，应先就上述二线求得中国政府的同意。自公使开始交涉以来，已逾半年，中国政府左右支吾，总之，好象企图拖延答复。敝社曾屡次请求外务省催促，但至 6 月中，在未经公使参与之下，我银行团代表人与中国当事人突然在北京签订了应于日后再议的吉会铁路预备契约，而且所订条款预先同意以对于资本家最为不利的津浦契约为标准，并公布立即支付一千万元作为预付款。本社认为与去年政府指令意图出入很大，因而立即向政府请示：此项措施究竟有何用意？蒙您密示，得悉根据最近内阁会议的结果，上述做法仅限于吉会路，是以特殊理由作为个别案件来处理的。可以理解，这毕竟属于例外。至于其他满蒙铁路资金，仍按去年您的指令，使敝社负起专责。因此稍为安心。不料 9 月 28 日，即改组内

阁的前夕，各报传出了我银行团代表与章驻日公使之间在东京签订了关于满蒙及山东铁路借款的预备契约，并立即交付其日金四千万元预付款的消息，怀疑之余，特向拓殖局询问，始知全部属实(仅借款总额尚未决定)。并得知消息来源是大藏省，但对于当局对此项事件的真意不甚清楚。30日午后，银行团代表兴业银行小野付总裁访问了敝支社〔满铁东京支社〕，传达了此次突然奉政府意旨，签订关于满蒙、山东两铁路借款预备契约，并交付预付款共日金四千万元的经过。并寒暄说：至于将来的实施问题，请处于特殊立场、具有最大方便条件的满铁会社支援之处一定很多，希将此意传达给会社，云云。据此，事情真象已大致明白。本来敝社担负着开发满蒙的使命，只要政府业已做为国策断然实行之事，不必等待银行团的要求即应始终尽力为之。这原属当然之事。但如上所述，看来当局的措施前后矛盾，还有隐情，所以此刻希望了解政府对下列各项的意向，以做为本职的须知事项。

一、去年以来的关于满蒙铁路的内阁会议决定方针，是否可以看作业已全部改变？

一、吉会铁路和满蒙四路的新借款，实际是因急需建设铁路而成立的呢？还是只借铁路名义使中国政府获得借款呢？

一、假如该项借款果真出于建设铁路的目的，那么，不日即将签订该契约，签订时须提出建设线路的费用和经营方法，等等，银行团是否已胸有成竹？

一、业已交付中国政府的预付款三件共五千万元，今后应抵作建设费用，但能否确实做到？万一不能抵补，以剩余的资金兴建铁路，并进行经营，是否几乎是不可能？

一、关于中国铁路借款事宜，我一直以为完全由外务省管辖，但此次的新铁路借款似乎一切均令大藏省处理，今后，上述借款事务，究竟应认为由哪个机关掌管？

一、借款的方法手续虽然已经决定，但将来上述各铁路的建设等等，如按以前阁议决定使敝社负责进行，而现在如不向敝社发出任何命令，或进行协商，按理我社岂非难于主动开始进行所谓援助么？

一、帝国政府经林公使与中国政府谈判的郑家屯、开鲁线及开原、海龙线借款问题中，后者由于最近的新借款自然已由我银行解决，至于前者，您的意思是否仍按原议，与中国政府商妥后，即将该借款的承办权由正金银行移交给敝社？

因内阁成立伊始，谅诸般政务极为繁忙，特别是因为此乃前内阁延续下来的事项还得有烦高虑，实属不胜惶悚之至。但因亦受敝社托咐，故大致开陈经过情形，即希教正。

日本外务省档案胶卷，MT 591，MT 1.7.3.95，第 300—307 页

## 满蒙诸铁道问题经过概要

(1921.10)

明治 38 年美国企业家哈里曼提出南满铁道日美共同管理计划以来，英美资本家日益着眼于满洲及蒙古地区的铁路，以明治 40 年的新民屯、法库门铁路问题为开端，相继发生锦齐和锦瑷铁路问题，明治 42 年 12 月更因美国的满洲铁路中立化建议而一时轰动天下。然而，这些纷争的事态，却促进了日俄获得接近的机会，因而明治 43 年 7 月 4 日出现了日俄协约。该协约的宗旨是，划定日本在南满、俄国在北满的所谓势力范围。因此，英美资本家自然也不得不从该地区撤手，结果形成了暂时的稳静状态。但至大正 2 年 2 月该地区重新燃起铁路问题。事态的发展不容袖手旁观，帝国政府遂向中国方面开始了满蒙铁道大纲协定的交涉，同年 10 月 5 日签字。此后，从四郑铁路建设起，签订满蒙四路借款预备契约及四洮铁路借款契约，向着实现上述大纲的方向前进。以下

拟按顺序将这些铁路问题的经过略加说明，但因南满铁路、吉长铁路和吉会铁路等其沿革完全不同，本调查书将其除外。

大正2年2月，保令公司代表英国人门杰斯少校和住天津的英国人贾克分别就修筑奉天、吉林间及伊通州、新京〔可能是兴京或新民之误〕铁路问题，接受了中国方面提出的交涉。为此，他们向伊集院驻华公使表示，希望了解帝国政府对该问题的意图。同时据闻中国方面也有修筑京热及奉天、热河间铁路的计划。帝国政府鉴于我方在满蒙地区的特殊地位，遂令伊集院公使提醒中国方面严加注意；并认为有必要就我方希望在该地区建设之各线与中国方面达成协议。经征求南满洲铁道会社的意见后，决定大致选定如下三条线路，伺机向中国方面提议。

一、以南满铁路四平街站为起点，经由郑家屯至洮南府，另经郑家屯至热河的线路；

二、以开原站为起点至海龙城，将来至吉林的线路；

三、自南满铁路之四平街奉天间的某地点起，至洮南、热河间某地点的线路。

大正2年7月因孙宝琦和李盛铎奉袁总统的密令来日，曾就上列希望各线进行商谈。8月，帝国政府训令山座公使就签订上列各铁路借款合同问题同中国政府正式开始磋商。该公使与外交总长熊希龄一再交涉，虽在合同形式及选定线路等问题上稍有分歧，但最终同意了中国方面的希望，决定仅签订关于满蒙铁路借款大纲协定。大正2年10月5日，熊外交总长以公文照会山座公使，该公使立即复照，上列大纲遂告成立。

按上述协定，中国政府应尽快与日本资本家签定细目协定，同时我方也有必要预先考虑筹措资金的方法。同年10月14日经阁议决定：在此项借款细目决定以前，向英国或法国资本家说明协定的要旨，为筹措资金，就发行中国政府公债办法进行协商；并在细

目商定后，着手修筑当前工程较易而且有利的四平街、郑家屯间约六十哩之线路，所需资金，倘于国外筹措有困难时，由我国资本家承担。

帝国政府在大纲商定之际，曾训令山座公使继续同中国进行关于细目的协商。但中国方面认为，以满铁为细目协定的当事人，有可能让人们把新计划线看成是南满铁路延长线以至支线，因而表示反对。因此，大正2年12月12日阁议决定，由横滨正金银行担任细目协定的当事人，南满洲铁道会社负责机械材料的供应和其他一切工程，并推荐技师。后来，〔外务省〕根据阁议宗旨，经与大藏省及横滨正金银行磋商，大致按浦信铁路借款合同，制成满蒙铁路借款细目协定方案（发行五厘利金币公债三千万元，作为<甲>四平街、郑家屯、洮南府间，<乙>开原、海龙间铁路建设费。关于长春、洮南府间铁路建设费等另行协定），于大正3年3月送交山座公使。该公使在随时请示本省并加以若干修正后，于同年4月13日责成小田切正金银行董事正式向中国提出。对这一草案，中国方面认为，中国所热切希望的长春、洮南线暂未提及，而条件比浦信铁路对日方更为有利。因此迟迟不理睬我方建议，结果使得交涉工作在暧昧的情况下暂告中断。

大正4年6月，帝国政府再次训令日置公使，令其重新进行关于上述细目协定的交涉。但是，因金融市场的变动，发行大量公债较之去年更加不利。因此，修改了去年的协定草案，仅仅以签订四平街、郑家屯间铁路细目合同为目的，其他铁路按上述契约将来另行协定。中国方面也很快地选任了陆梦熊等二名交涉委员。6月25日小田切董事与中国方面正式开始商谈。此后，屡经会议，总共达数十次。大正4年12月17日中国政府与横滨正金银行之间，终于签订了大要如下的四郑铁路借款契约及附属文书。

一、金额　五厘利金币公债五百万元；

一、目的　建设四平街、郑家屯间铁路;

一、担保　本铁路的一切动产、不动产和一切收入;

一、聘用日本人会计、运输两主任及日本人技师长;

一、本铁路建设过程中需从国外输入机械材料和其他物品的购置事宜,由银行指定掌管者;

一、另以附件协议如下:

目前各国金融市场,因受欧洲战乱影响,发行公债不利,因此从银行借入规银三百四十万两,着手本铁路的建设。但当认为发行公债有利时,经与银行协商立即办理发行手续。上项借款,以该项公债资金优先支付。

横滨正金银行根据前项借款合同与交通部交涉结果,决定于大正5年5月发行五厘利金币公债五百万元,作为四郑铁路建设费。同时中国政府任命虞愚为该铁路局长,并令技师长藤根寿吉于7月开始测量线路。6年4月着手建设工程。

旋因欧战影响,铁路材料等一般物价高昂,致使上项建设费大约短缺二百万元。此时,正负责工程的南满洲铁道会社除愿意供应不足额外,并表示愿乘此机会承担全部或部分郑家屯、开鲁线(四郑延长线)及开原、海龙线建设费而进行修建,以满足夙愿,要求政府同中国方面就两线借款合同签订事宜进行交涉。此事不仅是帝国政府的夙望,而且使南满洲铁道会社身当其冲已为理所当然,故于6月28日的阁议上决定发出指令,大致准如该会社所请。不过,根据四郑铁路借款合同,在续借时须由横滨正金银行供应,因此南满洲铁道会社已在呈请政府之先取得该行谅解。政府基于阁议决定,训令林公使务须支援和指导满铁方面的交涉工作以便达到目的。同时训令林公使应当特别注意到:鉴及开原、海龙线虽属满蒙铁路大纲协定中所决定的线路,但开鲁延长线却为新的提案这一点,同中国进行周旋时,必须援用大正4年日中条约上有关

满蒙铁路的优先权及四郑铁路借款合同所约定的关于修建延长线和支线的借款优先权。

然而中国方面却借口调查我方提案，避免给予明确回答。关于不足款额的续借，亦表示避免同满铁会社应酬。因此，我方决定暂时不提及两线的问题，即督饬横滨正金银行迅即签订续借合同。至7年2月，终于由该行同中国政府签署了以日金二百六十万元为限的短期借款合同，和一项四十万元银洋短期借款合同。嗣后，四郑铁路修建工程颇为顺利，至8年9月，全线五十三哩六十三链宣告开通。后来，继续进行开鲁延长和开原、海龙两线交涉。但是，不久作为所谓西原借款的一部分成立了满蒙四铁路借款预备合同，本案乃告搁浅。

大正7年西原龟三奉胜田大藏大臣密令，试行与中国秘密交涉签订各项借款合同，结果于大正7年9月24日经中国驻日公使章宗祥与后藤外务大臣之间换文，帝国政府同意解决山东省各项问题，同时中国政府声明向日本资本家借款，迅速建设满蒙及山东两地区铁路。据此，同月28日，日本兴业银行代表日本兴业、台湾和朝鲜三银行与章公使遂签订了该项满蒙四铁路借款预备合同，同时，向中国方面预付款二千万元正。

其主要条款如下:

一、目的: 建设下列四铁路:

(1) 由热河至洮南铁路

(2) 由长春至洮南铁路

(3) 由吉林经海龙至开原铁路

(4) 由热洮铁路的某地点至某海港铁路，但本线路由中国政府与银行协商决定。

二、发行公债: 中国政府迅速确定建设本铁路等项费用，并取得银行的同意；银行发行相当于上述款额的中国政府金币公债，以

筹措此项费用。公债期限为 40 年,由第 11 年起逐年偿还。

三、着手建设铁路:中国政府于正式合同成立同时,立即着手建设铁路,期其速成。

四、担保:铁路财产及一切收入。

五、正式合同:正式合同以预备合同为基础,由预备合同成立之日起,四个月以内签订之。

六、预借款:本预备合同成立同时交付预借款二千万元。

上记款项按国库券(无担保)贴现方法,每六个月换发一次,年息八厘,以正式合同签定后发行公债所得资金,优先并及时偿还之。

本预备合同特别值得注意的问题如下:

一、关于该合同规定的预借款的用途。曹汝霖曾向船津书记官密谈,上款决定充作徐世昌总统就任后各项行政费用,决不挪用为讨伐费。勿庸置疑,已全部被挪用为行政费用。

二、关于该预备合同条款中前列(五),最初在大藏省与章公使的密谈中,虽然似有如下意图,即本件合同亦与吉会铁路借款预备合同同样,大致拟以津浦铁路借款合同为标准,但该合同中虽规定聘请技师长,并未规定聘请会计主任及运输主任,对债权人方面说,是中国铁路借款合同中最不利的。然而,该项满蒙四路相当于大正 2 年协定的满蒙五路,自然可以主张遵照浦信铁路借款合同,因而外务省以此为根据,主张在技师长外,有必要规定聘请会计主任及运输主任,但遭中国的反对,不得已与大藏省方面协商后,决定改为该预备合同未规定的条件,日后由中国政府与银行共同协商后决定。

三、该项满蒙四路与南满洲铁道会社的关系,亦如在吉会铁路借款项目中所述,大正 6 年 6 月阁议后,对该社亦有密示。本应由该社负责供应上述借款,但前次吉会铁路借款时,竟不顾此点,

使该社期望落空，此次又撤销该社对满蒙四路贷款，究属何故，很难得知准确消息。大正7年7月14日虽由满铁川上理事就本件呈请内田外务大臣，但无任何回示。

此项借款合同成立前后的各种情况，大致已如上述。原内阁成立后，大正7年10月19日于外务大臣官邸经有关各大臣会商结果，对上述有关问题，决定如下对策:

一、令三银行迅速签订正式合同，关于经营事业及供应资金等，基本上由南满洲铁道会社负责;

二、如预借款已挪作他用，应按此额增加工程费用，而承包此项工程的南满洲铁道会社如不负担此项增加款额时，则由日本政府或三银行负担。

另外，11月11日，在有关各大臣的会议上，虽决定由南满洲铁道会社负责建设满蒙四路(但，签订正式合同由三银行或由新当事人负责一事，再由外务、大藏两省共同协商决定)，但后经外务、大藏两省协商，决定与吉会铁路相同，由三银行负责签订正式合同。因此，在正式合同草案中规定，银行权利的全部或一部可与其所负义务一起移让或委托给其他日人。而且决定协商签订正式合同一事，由赴北京协商签订吉会路借款正式合同的岩佐理事负责进行。大正8年1月25日，虽由我方提出该项铁路借款正式合同草案，但因吉会铁路借款未能商妥，交涉遂告中断。5月6日岩佐理事照会中国政府，希望同意延长预备合同中所规定的正式合同签订期间，由该日起在一年以内的适当时机就双方协商事项重新开始协商。对此，中国政府于7日回答，可延长该合同的签订期限，待吉会铁路借款合同达成协议后，在适当时机继续协商。

所谓西原借款的成立及其善后措施，已成为问题的中心了。因此，前此中国方面提出的四郑铁路开鲁线及开原、海龙线借款问题陷入停顿状态。至大正8年，重新开始两线借款问题的交涉。交

通总长对小幡公使透露：开原、海龙线可暂时不谈，如将开鲁延长线改为洮南，并着手建设白音太拉段，中国大致可予同意。因此，我方决定放弃开鲁线，同意以修建白音太拉支线为条件建设洮南延长线，并指令南满洲铁道株式会社代表就签订四千五百万元借款合同进行交涉。但据该社呈称，中国方面要求预借五百万元筹备费，请政府承认该社拨支此款。帝国政府考虑到南北妥协之前拨支此种用途暧昧的预借款，有违当时宣布于内外的帝国借款方针，未予批准。但同时看到，如拒绝中国这一恳切要求，便有可能导致合同本身不能成立，故决定以南北妥协后交付现金为条件予以承认。至大正 8 年 5 月，中国政府和南满洲铁道会社的意见趋于一致，商定四千五百万元借款合同草案（条件大致同于四郑铁路借款），报请各该政府核准。帝国政府在 6 月 10 日的阁议上决定，尽可能支持本案的成立。但到后来，满铁方面竟不顾政府的注意，交给中国方面预借款五百万元。帝国政府认为这是有关政府的威信问题，作了种种考虑，结果认定这样做对于签订借款合同有其不得已的理由，遂决定在这样一种谅解，即五百万元中的三百万元作为四郑铁路短期借款偿还资金，余下的二百万元当作四洮铁路建设所需之测量费及其他筹备费的情况下予以承认。同年 9 月 8 日，中国政府与南满洲铁道会社签署了四洮铁路四千五百万元借款合同。

这项借款合同大致以四郑铁路借款合同为准据，但为了规定本合同同四郑铁路借款合同的关系，决定另行换文，指出：“与本合同条款抵触之四郑铁路借款合同的条款当然归于无效。根据该合同条款，横滨正金银行所拥有的一切权利义务均经该行委任南满洲铁道会社代办”。

又根据借款合同，必须于大正 9 年 3 月 7 日以前着手修建铁路，但因山东问题等关系，中国方面不希望发行公债，经满铁同中

国政府交涉，于大正9年5月11日签订了四洮铁路一千万元短期借款合同，决定以其中的五百万元偿还预借款，以其余额作为四洮铁路建设费(尚未到动工阶段)。后来，南满洲铁道会社认为首先建设白音太拉支线有利，预定在国内募集公债以便筹集资金，旋因大正9年5月新借款团问题交涉时，梶原、拉蒙特之间换文中，仅只载有郑家屯、洮南府干线而对支线毫无明确记载，以致同新借款团的关系多少有些微妙，于是决定暂停发行公债，改由会社暂时通融中国以工程费三百五十万元，以期加速修建。结果，大正10年4月开始动工，预定在11年1、2月间完工。

〔下略〕

《满蒙诸铁路问题经过概要》，打字稿

编者注：此件系日本外务省有关部门的一个调查报告，其中各段小标题删略。"下略"部分是关于满蒙四路与新借款团关系。

# 七、贷款修筑四洮铁路和对四洮铁路的压榨

## 1　四郑铁路合同的签订

### 关于四平街至郑家屯间线路问题

前年〔1913〕10月5日山座公使同中国当局于北京签订了大纲的满蒙铁路借款，以后因时局关系，关于合同细目问题的交涉遂告中断。日前满铁建议：在这种情况下，可只修四平街至郑家屯间线路（修筑费大约三百万元）。作为该线修筑费和预借款，大致谈妥由正金通融满铁五百万元。不久前，中村满铁总裁亦同外务省进行协商。但关于这一问题，有必要首先弄清陆军方面的意图，所以决定由总裁探询陆军参谋本部方面的真实意图。大正4年3月3日该总裁访问小池政务局长，根据私下谈话透露，参谋本部方面坚决主张一定要以奉天为起点。但经总裁详细说明了满蒙铁路各线路已议妥大纲，现在再变更实属困难这一意旨后，参谋本部的主张便改为：可以以四平街为起点，但在奉天苏家屯间需由满铁修筑复线。不过，因资金关系，当前实属困难，结果达成如下谅解："将来以满铁自身的资金延长四平街郑家屯线或修筑支线时，满铁一定在奉天苏家屯间修筑复线。"参谋本部也决定同意四平街郑家屯间开工（附带说明，冈陆军大臣、明石参谋次长也了解此问题）。

总之，线路问题已得到如上的解决。又根据中村总裁的谈话，现在准备再和大藏省及正金方面议妥资金问题。对此，政务局长表示：在这些准备问题确定后，选择机会一定和中国政府开始交涉

本案，所以和大藏省及正金方面等商妥后，希尽快报告交涉结果。中村总裁已表示同意。

日本外务省档案胶卷，MT 273,MT1.7.3.80，第267—273页

编者注：此件未注明日期，从内容看，写于1915年。

## 横滨正金银行董事小田切万寿之助关于四郑铁路借款交涉经过报告

(1916.2.28)

前年以来，日中两国有关人员已就满蒙铁路修筑问题，反复进行了交涉。作为其中一部分的借款修筑四郑铁路的问题，已于日前交涉完毕，由财政总长周学熙、交通总长孙宝琦代表中国政府，本职代表本行在本月17日签署了合同，至此乃告一段落，不胜欣喜。

此问题的交涉经过，谅已从谈判进行期间发出的片断报告详细了解。值此全面解决之际，概述一下此问题开始交涉以来的情况，并附述对未来的意见，以供参考。这不仅对概观过去是必要的，而且对于确定将来的方针，也不无益处。故试分下列各项说明。

一、本件之发起

本职鉴于我国在南满的特殊地位和增设交通贸易设施的必要，认为依靠我们可以利用的资金，在南满建造一些铁路乃系一大急务，并确信朝野各方对此意见无任何人反对。故在明治44年春，由北京归国途中，路经奉天时，访问了东三省总督赵尔巽，建议其向我国借款建造铁路。当时，该总督不仅表示完全同意我的建议，而且明确答称，如果中央政府咨询意见时，为了促成此事，一定尽力支持。回国之后，为取得一具体方案，正于朝野之间斡旋之际，不幸中国突然发生革命事变，全中国陷入极端混乱之中，不得

不暂时中止。

大正元年，中国政府向六国银行团提出大借款问题，本职作为日本银行团的代表，为参与其事而出差北京，和其他银行团的代表一同负责交涉，但在此期间一刻也未忘怀上述铁路问题，拟在适当时机向中国有关当局提出建议，以期取得他们的同意。然而，根据六国银行团规约规定，不仅政治、财政方面的借款，即实业方面的借款也必需共同办理。所以，当时如果向外泄露出日本银行团代表正为贷款建造满洲铁路而进行活动的消息，则不无扰乱六国步调一致并招致其他国家嫉视之虞。但仔细考虑，日俄两国曾就满蒙借款问题，作过保留声明，因而无任何必要畏惧。同时，当其他国家就此项活动有所指问时，可以解释称，此非以银行团代表身份进行活动，而系替其他资本家进行疏通。所以，上述计划丝毫未有变更。

既要贯彻上述目的，当然就必须取得交通部有关人士的同情。因此本职对此深加注意，平素极力同他们保持亲密关系，以期获得会谈的机会。前年 1 月终于同交通总长朱启钤开始交涉。当时朱总长的答复虽系不即不离，不得任何要领，但非断然拒绝，故在此后的二、三个月内同总长会晤数次，同时还与叶恭绰次长保持联系。尽力宣传：从日中邦交关系和经济联系来看，需要建造此铁路；此铁路虽以日本资金修筑，铁路本身仍属中国财产，并非给外国以筑路权；中国向其他外国借款筑路，而对日本不给以同等利益，是不公正的措施，等等，以这些理由说服中国政府。结果，朱总长终于原则上同意借日本资本建造铁路。继而还讨论了线路问题。以前双方虽曾就线路的选择经常交换意见，但至此时的谈判是更加具体化了。我选择：一、长春洮南线；二、铁岭或开原至洮南线；三、南满铁路之某一点至海龙线。交通部对第一线虽无异议，但主张第二、第三两线皆应以奉天为起点，双方意见不易取得一

致。交通部主张的实质在于，欲使该二线与京奉路连接。这是当年9月以前的情况。

二、决定办法大纲

如上所述，路线选择问题尚未获得解决，同年7月间，大总统便密令孙宝琦、李盛铎到我国，当时逗留在东京的已故山座公使负责接待，双方就此问题交换意见，结果将一向由本职与交通部间进行的谈判，一变而为两国官方间的正式谈判。其后山座公使赴任北京就本问题向各方面开始交涉。本职因过去曾经经手并受过公使的委托，便始终奔走于双方之间，以效微力。同年10月双方终于以换文决定了办法大纲，解决了借款筑路和路线问题。该文件主要内容如下:〔略，即1913年10月5日签署之满蒙五路换文，见前项〕

三、满蒙铁路借款合同草案（大正3年）提出之经过

决定上述办法大纲之后，我国当局人士为使这些铁路和南满铁路保持密切关系，持有意见认为可由满铁会社担任合同的当事人。山座公使就此问题征求卑见，本职肯定回答：此事业既然是以发展我国利益为目的，只要是有足够的资金与信用且能完全实现此目的的我国资本家即可，至于由谁充作合同当事人，则属于枝节问题，因此本职个人无任何意见。于是山座公使与国务总理熊希龄开始进行以南满铁路会社为合同当事人的谈判。同时本职按公使意图向交通总长及次长试作同样内容的劝说性交涉。但中国官方或称本件自始即按以本行为缔约对象而进行的谈判，现在不希望变更；或答以此事系交通部多年承受本行好意而提供之报酬，无意以本行以外者为缔约当事人，对我方提议均未表示同意。因而我国当局遂与本行达成协议，决定以本行为缔约当事人，在拟定合同细目草案后，令本职向交通部提出，并负责交涉。

此合同草案内容，系发行三千万元公债，以由此而获得之资

金修造四平街洮南府线和开原海龙线。大正3年4月向交通部提出此草案，同时请求尽速协商审核。然而，此时该部态度稍为冷淡，借口审查草案而敷衍推拖，日复一日，无意轻易开始会谈。于是本职用一切办法进行活动，同时谋划与叶次长融通意见，至同年7月才促使该部任命两名交涉委员。然而不久欧战爆发，金融市场呈现异常的变化，一时不能达到发行公债的目的，故本职未进行一次谈判即离开北京踏上归国的途程。后来细察该部当时态度冷淡的原因，似乎主要在于因汉口、兖州、南京事件，特别是与交通部有直接关系的昌黎事件，使中国政府对日本怀有恶感，以及本行拒绝叶次长请求借用二百万元之故。

四、四郑铁路借款合同草案

今年5月，日中交涉解决后不久，我国当局人士之间便持有意向，拟于此时修筑上述四平街洮南铁路内的一段即四平街至郑家屯线，并且就向中国提议的时机问题征求了卑见。为此，本职访问了交通总长梁敦彦，说明本件的沿革和本行为修筑四郑铁路准备资金的情况后，劝说尽速着手修筑该铁路对大局有利的道理。总长立即采纳我方提议，任命该部参事陆梦熊为交涉委员（后来经陆梦熊申请，总长又任命经常出入总统府的该部参事行查程经世以及与次长麦坚信有某种关系的该部佥事法律顾问陈斯铭为协同交涉员）。本职乃于7月20日将新合同草案（去年所提出的合同草案加以若干修改的）交与陆等，8月6日才正式开始谈判。以后反复会商二十三次，至上月26日结束。此外，在谈判前后，当事人间所举行的非正式的交换意见，最近与外交次长曹汝霖的交涉以及与政事堂左丞杨士琦、税务处督办梁士诒、总统府方面等对一般铁路借款问题有势力人物，直接间接地以融通意见为目的的会晤也算在内，会谈次数更是屈指难数。本件如此方告完成，其情况详述如下。

合同草案的交涉，中间有一次，最近又有一次濒于决裂。其一是交通部对本行预定修筑四郑以外各路的借款，不给予满意答复；另一次是该部对双方已达成协议的公债发行手续费问题的文件，后来又要求修改，以及催促我方肯定答复该部所提出的运输军队的问题。前者赖外交次长的斡旋，我方主张得以贯彻十分之八九；后者也由于该次长居中调停及本行的让步，采纳了交通部请求的十分之八九，而得以无事解决。在整个交涉过程中，曹次长曾对交通总长、财政总长（周学熙）采取行动，疏通意见，这不独出于该人对本行的好意，实际上有理由相信，是受大总统密令必须尽速设法解决本件的结果。

五、重要事项交涉概况

在此，将本件交涉中双方交涉员之间屡经反复讨论的各项问题经过，摘记如下：

（一）关于合同的形式和顺序问题

交涉之初，由于梁总长所持的意见是：在欧战结束、金融市场恢复正常以前，可以暂时借款进行筑路工程，并依此宗旨订立简单借款合同，以后视机再议订发行公债的合同，因而阻挠就所提出之草案开始正式会谈。于是，本职向总长及陆委员详细说明：按照合同大纲规定，本问题必须以浦信合同为标准来商定，日本金融市场情况并非无发行公债之余裕，如万一不能发行公债，按草案第二十四条规定，可按总长的希望暂时借款开始工程，等等，以这些理由促请总长考虑，结果才得以开始审议草案（附属于合同定稿内之临时借款合同，系草案第二十四条的变形）。

（二）线路决定权问题

草案第二条规定，线路由督办与银行共同协议之。交通部称，此为向来与各国签订的借款合同中所绝无者，不予同意。因此，本职不得已表示由自己负责同意修改为由交通部决定。其原因在

于，该问题与其在条文规定上争，莫如在事实上解决为上策。因为，假如总工程师有卓越、巧妙的伎俩、手腕时，相信可以易于实现我方的意图。但因本行干部否决了此修正案，本职不得不陷于推翻前议，重新讨论该问题的窘境，一时处于非常不利的地位。于是向交通部委员坦率说明我方处理的过失，并且费了许多口舌，结果终于修改为由督办与银行协议，须经交通部认可，这样双方才达成一致的意见。此决定条文比起草案虽有若干不同，但如想到它是以浦信合同为标准的合同，而银行还取得了商定线路的权利，也足可自慰。虽然如此，假如本职一开始完成适当手续之后，即决定我方态度，或许在获得较好的条件上更有成效，这是迄今尚感到遗憾之处。

（三）借款修筑四郑以外各线的问题

草案第二条第三款（中文合同第二款）及第二十条虽规定有修筑郑家屯洮南间、长春洮南间、开原海龙间各铁路时，必须参照本合同与我银行商议；并且修筑海龙吉林间、洮南热河间两铁路之际，如需用外资应尽先与我银行商议。但交通部对此始终试图顽抗，其理由：第一、既已在办法大纲内明确载有各线铁路，本合同再无重复开列之必要；第二、在四郑铁路这样短距离铁路合同中，附记数倍于此的长距离铁路的事项，不是妥善办法。对此，我方主张：第一、该条款既然是预先规定将来借款修筑各铁路的手续的，即使与大纲规定多少有重复之嫌，也以现在明确约定下来为便；第二、说在短距离铁路合同中附载长距离铁路条款为不当，有倾听的价值，故可以让步，将该条款从合同中削除，用换文规定这一内容。这一问题，双方意见不易一致，一论一驳，历时多日，至合同全文大致讨论完毕，还看不到任何解决的可能。而且，当我方要求肯定答复同意与否时，交通部委员的态度甚为暧昧，不得要领。不过，在双方辩论中已大致了解到梁总长的真实意图在于，拟以四郑以外

的铁路借款问题作为操纵其他日本资本家的工具，故保留之，以便将来以更有利于中国的条件议定合同。这不仅违背本行期望统一各铁路借款与事业的精神，而且造成了遗留给我国其他资本家以交涉困难和牺牲利益的后果，对我国整体来说是非常不利的。因此，我疾言厉色地谴责对方的态度，迫令其明确答复此问题，并声明在未得到答复期间，停止审议合同。

虽然如此，此时交通部如果给予拒绝的答复，至少会使全部交涉暂时陷于不利，所以在未达到这一地步之前，不能不运用适当的手段。因而立即向总统府内部开展活动，同时将经过告知曹外交次长，双管齐下，促使梁总长考虑，结果总长终于撤回自己的意见，同意用换文约定四郑以外各铁路借款问题，将来也应与本行商议。于是，此问题获得解决。

（四）抵押问题

草案第九条第三款曾规定：供作抵押用的铁路的动产、不动产和进款，不得作为本借款以外债务的抵押，也不得采取有损于抵押的措施。交通部最先主张删掉上述条文，我则坚持有必要规定，几经争论之后，中间一度一致同意采用浦信合同中的相当于该事项的条文。但在最后又商妥，修改为本公债之抵押品不得作为本公债及将来为本铁路而发行之第二次公债以外的债务之抵押品。自此以下之字句删除之。从中国各铁路借款合同的条款看来，关于抵押有两种办法，一是采取上述办法，关内外、津浦、沙兴三铁路便是；一是以抵押权的实行为主要目的，广九、沪宁及其他铁路即是。当某一铁路其预测利益已经明确时，或侧重于防止将来的纠纷时，用第一个办法合适；如果侧重于当不能偿还借款本息时，拟由自己接管铁路时，用第二个办法合适。然而，中国政府对铁路借款，在上述抵押之外，还在各个合同上载有无条件保证归还本息，故除兵乱和破坏外，是不可能不偿还的。再者，如遭遇上述重大事故，或

者被拥有权益关系的外国占领了铁路，或者受到各国的财政干涉时，铁路管理权自然要归于债权国之手。所以，不能认为绝对必须有实行抵押权的规定。如从这种观点来评论上述两主张的优劣，可以毫不犹豫地断定，第一种比第二种更为有力和有效。

（五）手续费问题

草案第十三条（合同正文亦同）规定：自公债发行价款中扣除五分半手续费后，以其余额交付中国政府。此乃仿照浦信合同的规定。然而，浦信的规定不同于近几年订立的铁路借款合同，在该手续费中未载明包括发行公债的一切费用和印花税，因之前述草案在双方有关人员之间引起一场争论。我方解释为上述五分半之中不包括印花税费，将来发行四郑铁路公债之际，中国政府必须另行支付，否则手续费中包括印花税须增为六分。而交通部则坚持称，浦信合同之五分半中包含印花税费一事，已为英中当局所明确谅解，故以该合同为标准而订立的四郑合同，在发行公债之际，政府无另行支付印花税费之理，从而该项费用当然须由本银行负担。但在交涉进行过程中，双方交涉者之间疏通了意见，最后大致同意这种意见：以文件规定将来中国政府如对浦信在五分半手续费之外还支付印花税费，或以其他名义施行额外支付时，四郑亦得援例均沾。然而，叶次长的意见认为，这样规定有贻后累之虞，鉴于各国金融市场的现状，莫如最初即按本行所提出之第二案支付六分手续费，决定其中包括印花税费为便。交通部交涉委员秉承次长之意，于最后一次正式会议上提出按上述办法修改，本职同意，并议定了换文草案。不料其后总长不同意此办法，故虽对达成协议的合同与附件以及换文草案等都予以批准，唯独对这一换文草案表示强烈反对，坚持利益均沾的原则。于是该部交涉员在详述底细情况后，恳请重行协商，同时诉称关于运输中国军队的问题我方的答复太严峻，要求缓和其内容。本来合同与附

件需交通、财政两总长签署，此时交通部对合同与其他协议案件的态度虽大略明确，但财政部的意见，尚无从得知，从而即使交通部与本行对上述二问题重新协议得以发现某些妥协之点，可是以后财政部如对合同与附件的要点有异议时，上述二问题的妥协也必将成为画饼，因此理由，严肃拒绝了交涉员的上述要求。另一方面为了向他们疏通意见，恳切地劝告其必需预先将既了案件送交财政部，充分完成内部协商。虽然如此，交通部方面怀有疑惧，即当确知财政部对既了案件无异议时，本行将对上述二问题采取强硬态度，因而认为尽可能将一切问题同时解决为上策，而且预料本行不会同意此办法。费尽心思之后，终于将全部问题委托外交次长由其个人斡旋。

前此，本职已预料到交通部可能要采取这种手段，故向外交次长详告了事情经过，同时附带谈称，交通部在交涉手续上有许多漏洞，不问这种漏洞是故意的还是偶然的，不能不认为是不诚实的行为。后来，次长因上述问题受到交通部委托后，立即将交通部起草的上述两问题的草案交给本职，同时提出，今后可让交通部对既了案件不再提出任何修正案，并且应亲自向财政部方面尽力周旋，以使其对既了案件表示同意，希望以此为条件，同意交通部对上述二问题的提议。我最初的回答是：交通部必须批准业已达成协议的关于手续费的换文草案，则本行当就运输军队问题给交通部以满意的答复。及至从次长处详细了解了内部情况后，翻然改变了我方态度，以次长应极力周旋交通部与财政部，使之对既了案件能按原案承认，及对上述交通部的两换文草案加以适当修改为条件，同意请示总行训令。于是，立即向总行电请，总行回电称，总行决定采取极宽大而又最适时机的措施，以对所有既了案件不加任何改变为条件，可以照样承认次长的提议。所以，立即向次长告知其内容，并令其将上述草案按我方希望加以修正，使本问题得到解决。

（六） 关于聘用合同问题

草案第十四条及第十六条规定：总会计、总工程师、行车总管、养路工程师的聘用合同须与银行商定。翻阅过去签订的各铁路借款合同内关于此项的规定，其人选都是聘用由中国当事人或外国当事人推荐的，或得到其同意的人，对聘用合同的条件与订立手续，均一任中国当局与被聘用者双方商定，结果不熟悉中国情况的外国工程师等以不利条件与中国当局订立合同而事后酝成许多纠纷，以至影响铁路工程的实例不算少。为了避免此种弊端，一直担任铁路借款谈判的外国人经常提起此问题，试图力争获得订立上述合同的权利，但似乎因为不能说服中国当局而终归失败。不过，在这种许多曲折的经历之中，自然产生了可作标准的合同草案，外国当事人对此虽未必满意，但因出于不得已，所以形成了承认中国当局与被聘用者以此为依据订立合同的状态。因为以往都是如此，所以交通部不同意上述草案，但我方也不改变主张，结果互相让步，找到了妥协之点，即决定让交通部此时公开提出浦信铁路总工程师聘用合同的抄本（即英国当事所称的标准合同），将来聘用四郑铁路工程师等时，以该合同为标准订立合同，这样便可从合同中删去与银行协定云云字样。此办法对本行虽无任何特殊利益，但在可以避免将来交涉麻烦和因而产生纠纷方面，略有一些效果。再有，对总会计、行车总管、养路工程师的聘用合同，其订立手续在换文中有详细记载，在此省略。

（七） 铁路巡警与运输军队问题

开始交涉后不久，交通部提议拟将下列条款插进合同正文，并且说明，中俄之间已在谈判的北满铁路借款合同草案内，制定有与此相同的规定，并已得到俄国的同意。

一、为保护本铁路，设置巡警队。警官、警兵等均应采用华人，其薪饷、经费概须由筑路费与养路费项下开支。

此项人数与款额，由本铁路督办与银行协商后决定。

二、如为保护铁路需用中国政府或该省军队时，一经该路局声请，即当照办。

此项军队之兵饷等项费用由中国政府或该省照发。

三、遇有军事，不问外侮或内乱，此铁路应尽先运输中国军队、粮食及军需品，然后办理一般运输。

本铁路局长有权发布命令，禁止危害中国国家者使用本铁路。

从各铁路借款合同来看，不仅在沪宁、广九、宁湘、沙兴各铁路合同及道清、正太、汴洛各行车合同中可以看到有上述规定的全部或一部，即在其他铁路似乎在签订借款合同的同时，也以换文作了此种规定。而此次交通部于其所提之草案第二款之二内，草拟为巡警人数与款项交由督办与银行商定，认为这比以往签订的合同更进了一步。因此，本职与总行商定后，同意将上述第一、第二两款作为合同的一条插入，唯独第三条的规定，尽管有些先例，并且俄国已表同意，但因其内容不够稳妥，不问其规定的形式如何，完全加以拒绝。然而交通部委员在最后一次会议上，要求同意中国政府对四郑铁路有运输本国军队与武器的优先权，并提议用换文加以规定。考察此时中国的态度，如果我方对上述提议不给予满意的答复，似乎将要采取包围战术，将已经商定的案件搁下，以使我方为难。对此，我制定的作战计划是，正面避开同意优先权，而在反面答以不得因运输军队等，致使营业亏损，或使供作借款抵押的铁路收入受到影响，以此作部分的反击，交通部当然不能表示满意。最后，终于与上述手续费一起交由外交次长斡旋，经本职与次长协商，结果以换文规定同意中国运输军队的优先权，并规定，在此种场合援各借款铁路之例，其运费减半，从而解决了这一问题。

这一解决，看来似乎对中国有利，但仔细想来，四郑铁路既是中国本国铁路，只要在本合同与有关文件上无相反的规定，中国政

府为运输军队可随时使用本国的铁路，这是很明白的事情，这还要声请以换文来确认，不能不说是怪事。也就是说，这只是对当然之事作了当然的规定，因而不能看作是对中国特别有利的解决。另一方面，中国政府对我国的对满政策，现在仍然非常疑惧，不管任何事情，都是精神过敏地注视着趋势的发展，如果我方在运输军队问题上反对到底，只能徒然加深中国政府的疑惑，与事实无任何裨益。假如采取某种手段将这一问题作为悬案，在以后订立行车合同即运转合同时也要死灰复燃，不得不重复同样的争论。而且，不难逆睹其结局与现在的决定无任何差别。既然如此，莫如现在尊重中国的当然权利，并为杜绝将来的纠纷，作如前的解决为有利。

（八）铁路购料问题

草案第十八条（合同正文第十九条）规定，本铁路于筑路期内，银行应指定经理人掌管购买由外国进口之材料、机器、什物。并规定：当外国材料等，其质量与价格相同时，应尽先购买日本产品，其次购买经理人所推荐的国家产品。交通部对此条曾提出许多质问，我方虽与以充分说明，有一个时期形势非常不容乐观，但最后终于成功地通过了原方案。

就已往所签订的铁路借款合同中关于购料经理人的规定看来，银行作为当事人的，仅有正太、津浦、湖广各铁路的俄亚银行、德华银行、印度支那银行、美国国际银行而已，其他皆由担任合同当事人的辛迪加团体办理。然而，因本行的条例、章程并无可以自任购料经理人的明文规定，所以本行不得不研究出指定经理人的办法。这是过去中国铁路借款合同中未见其例的，而交通部还同意了此提案，可以作为信赖本行的例证。

所谓与外国材料的质量、价格相同时，应尽先购买借款提供国的产品，此乃各铁路借款合同中的一般规定；其次应购买经理人所推荐国家的材料，四郑铁路的这一规定，实际也是一个新的例子，

足以表明中国政府对本行的信任。陇秦、豫海铁路借款合同,虽在遇有一国内有几个公司制造同一材料时,给予借款当局以选择的权利,但如与四郑的规定相比,其权利范围却有很大差别。

（九）延长线与支线修筑问题

草案第二十一条(合同正文第二十条)规定,将来修筑本铁路支线或延长线时,如拟以外债修筑,应给本行以优先权。中国方面提议将此项全部删去。其理由是,浦信合同所以有此规定,是由于浦信铁路具有干线性质,而四郑铁路莫如视为南满铁路的一个支线更为适宜;其次,四郑铁路不过是四平至洮南府铁路的一部分,故当铁路修至洮南府后,再议及延长线问题方为妥当。对此,本职指出,干支线的区别不能以铁路长短论之;并且,此规定不仅为浦信合同所有,也是其他铁路借款合同通有的条款,以此进行反驳,力图维持原案,双方相持不下。在最后的会议上,交通部终于同意我方主张。不过,前此我方应交通部的请求,删除草案第二款的关于本铁路的其他一切外债,政府须给予本行以贷款优先权的规定。

（十）以暂借款支付铁路工程费的问题

草案第二十四条(本合同的附属合同,前已提及,系本条的变形)规定,因政治等重大事件,认为金融市场上对发行公债不利时,得用暂借款开工,同时本行已作出随时向中国政府提供上述借款的准备。现因欧洲战争,不仅各国已经订立的中国铁道公债发行合同不能见诸实行,已发行一部分并已开工之铁路,亦因不能发售其余部分,正陷于资金枯竭、工程停顿的困境。此时,本行采取此种措施,给中国政府以极为良好的印象。俄国关于北满铁路借款的谈判,尽管较四郑交涉开始为早,但其进展迟缓,现仍在磋商中,就是因为这个缘故。

（十一）关于在国外支付我国发行的公债本息及有关发行公

债问题

草案第二十六条(合同正文第二十四条)规定:(1)应以伦敦、巴黎或纽约为偿还我国发行的公债本息之地;(2)公债的全部或一部,应在上述各地发售。此两项均为从来的铁路借款合同中未有先例者,因而交通部对之予以慎重注意,尤其对第一项,在整个谈判过程中采取犹豫不决的态度,但几经说明、劝诱之后,终于获得该部同意。

中国政府与五国银行团之间缔结的善后借款,在签订合同当夜,五国代表曾向中国政府代表提议:其公债本金及息票之偿还应成为国际性的,并且因此产生之汇兑逆差,应全部由中国政府负担。当时中国政府代表很不满意,但无奈因财政困窘不允许推迟公债的发行,终于勉强同意。然而,自欧战发生以来,欧洲各国间的汇兑出现混乱,因而中国政府应负担的汇兑损失亦达巨额,由于政府设置种种借口不肯轻易支付,双方当事人已几经反复交涉,而且,这一交涉不仅直到签订四郑铁路借款合同期间尚未解决,并且政府为当初签订此种协定一事甚为懊悔。自不待言,此时要贯彻草案第一项的希望,不是容易的事情,而且,由于当前与五国银行团就上述汇兑差额问题进行交涉的财政总长,亦即四郑铁路借款合同签署人之一,故横在我们前途的障碍更感到重大。幸而对于善后借款缔约,本行曾给财政部以援助,尤其最近曾为该总长斡旋将日本短期借款转换为国库债券的缘故,以及本行伦敦支行将善后借款公债付息基金汇兑顺差款支付了财政部,这些举动为贯彻我方希望取得了方便,如无这些关系和这些事情,则上述第一项始终不会得到满意的解决。

六、影响交涉的原因

几年前,本职奉小村外务大臣密令至北京出差与邮传部商议一千万元借款合同时,一日之内即解决全部问题。再有,去年中国

政府与六国银行团间进行善后借款交涉时，自始至终虽用一年多时间，但正式会议次数前后不过二十几回。然而，此次借款，款额不过五百万元，而以此资金修筑的铁路只不过五十余公里〔哩〕，并且有关之办法大纲早已决定，有关的细目也已明确以浦信合同为标准。尽管如此，这一交涉却花费了非常多的时间、劳力和费用，看来颇为奇怪，即始终担当其事的本职也不无一些今昔不同之感，局外人更将感到奇怪。因此，愿将此次交涉如此迟缓的原因缕述如下：

一、中国政府对日本在满洲的举动经常怀有猜疑心理，一事一物都密切注意，尤其因我国与满洲发行的报纸上，对四郑铁路与我国政府及南满铁路的关系，曾刊载过容易引起误会的消息，因而更加深了中国政府的疑惑。

一、中国政府内部有的人虽了解在满蒙修筑铁路有助于开发本国资源，但想到其最后利益将归于日本人和南满铁道会社，于是不仅不热心于修筑，而且持有如果可能不修也无妨的意见。

一、中国政府订立陇秦、豫海、同成、钦渝、浦信、宁湘、沙兴等各铁路借款合同目的之一，在于想从借款提供者手中得到预借款（此外还有种种情况，不必详述），以弥补交通部的财政支绌。该部亦知此种政策虽有一时之利，却酿成长久之弊，故该部去年改变了方针，不考虑获得预借款，并尽可能地暂停签订借款合同。此种方针对整顿铁路经济虽然有效，但借款交涉沿着正路进行时，因不能像从前那样以好饵引诱当事人，自然使交涉的进行变得迟缓。

一、我方提出的草案条款中，不仅包含许多被指定为标准的浦信合同内所未规定的新条款，即依据浦信合同的条款做了一些修正，而且四郑合同具有将来可作为签订四郑以外各铁路合同的标准的性质，因而交通部对我方提案严密考虑，以谨慎戒备的态度进行谈判。

一、梁总长天性放纵，不热心公务，加之近日身体不适，一周内到部不过二、三次，而且常常是仅仅一、二小时即归，因而定案颇费时日；另一方面交涉委员地位不重要，无全权解决问题的力量，凡事不问大小，皆须仰承总长之指挥，而总长的行动，如上所述，得到他的批准需做很大的努力。

因有上述情况，谈判开始以后，约有三个月的时间，任何事情均在不决不定之中，若使这种状态继续下去，可能遭到不测事故，有招致全局受挫之虞，故为打开局面，开始对总统府和政事堂等各方面进行活动。此项活动是恰好选择中国政府对改变国体问题重视我国意向的时候进行的，因而获得了预期的效果。袁大总统决定直接训令梁总长：应尽可能迅速进行谈判，同时还令曹外交次长、政事堂参议曾彝进调查现状，于是同交通部的交涉，急转直下，终于告一段落。至于财政部，如前所述，在未接到交通部正式交涉之前已对该部非正式送去传阅之合同草案表示同意，而且，当交通部向总统府进呈正式呈请书及所附合同文件时，大总统于次日（即本月 16 日）立即批准，交通、财政两总长又将预定的签订日期提前，17 日即办完全部手续。交通部的态度，其始迟滞如处女，经总统府及政府命令之后，一反而奋迅似逃兎，自不待言，这是外交上、政治上的关系起了很大作用。但也可以说是中国政府信任本行的反映，并非是过甚其词。

七、总工程师、会计主任的选择

四郑铁路今后的命运虽不能预测，但现在的合同当事人应始终将该路视为中国政府自己经营的交通机构，必须尊重其权利，此事自无谈论之必要。同时，由于四郑合同是日中间订立此类合同的开始，万一我方在合同的运用上发生错误，造成混乱局面，不仅不能圆满解决四郑铁路以外各铁路的修筑问题，还会进而影响实业问题，这是当然的道理。因此，有必要严格选择总工程师、会计

主任。

在既已签订借款合同，并决定发行公债的手续之后，最须注意的是任命担任建造工作的总工程师和担任监督会计任务的会计主任。盖此二人于铁路局内经常直接与中国当局人士接触，因此，不仅须具有卓越的技术，还不可不另外具备交涉、折冲的手腕。回顾各铁路的中外关系史，他们往往不具备此种手腕，无从发挥自己的技能，因而障碍任务的完成，并使中国当局人士嫌忌该国人，不愿与该国人共同经营其他事业。此种实例，岂非是对四郑铁路的一大教训。总之，可以说，将来我国在该铁路的信用如何，端系于总工程师和会计主任的双肩。

该铁路须聘用之日本总工程师和会计主任等，合同规定中国当局须经本行同意，然后任命。其人选在于中国方面，我方自无推荐具备上述各项条件人物的自由，但因我方对此有同意与否决之权，因而实际上其结果与我方自行推荐相同。即中国如拟采用之人具备上述条件时则当罢论，如不具备时，我方可以有充分理由说明，为了中国的路政不可采用，以促其考虑。自不待言，最巧妙的方法是，乘某种机会，由我方自行推荐合适的人，令其采用。万一不能物色到完全具备上述各项条件的人物，则与其侧重技术，莫如侧重于外交手腕为上策。技术可以赖他人弥补其不足，至于交际手腕则情况完全不同。

八、对华政策与对华实业

近年来，中国以外国借款进行修筑或准备修筑之各铁路可分为两种：一是具有特殊历史的，如湖广、浦信、宁湘、沙兴等；一是具有特殊原因的，如陇秦、豫海、同成、钦渝等。当然，具有特殊历史的铁路，溯其缘起也是具有特殊原因的，而具有特殊原因的铁路，有的也具有很长的历史，错综复杂，不能明确区分，但大体上可以如上区分。而由特殊历史所引起者，两国外交当局意见一致之后，

快者数年，迟者十数年方能订立合同；但基于特殊原因者，仅几个月即签定合同。四郑铁路既不如湖广、浦信等有特殊的历史，又不像陇秦、豫海等有特殊的原因，自交涉起，即已预料必将遇到许多困难，而其实际情况更出乎预料之外。至其原因，已如上述，概括来说，可谓受了日本对华政策的影响。

在中国，政治与实业有密切关系，政府的倾向决定着多数实业家的态度。这种情况不必举出许多先例，仅就今年日中交涉之际所发生的现象，便可得知，尤其是当该实业是政府自行经营者，其影响更大，此事不必待智者而后可知。四郑铁路的交涉，去年因昌黎事件受阻，今年又受到日中交涉所引起的感情方面的牵涉，这个事实就是有力的证明材料。因此，我国对对华政策和对华实业的关系有加以慎重考虑的绝对必要。

我国对中国，如果将来还和过去几年一样，采取侵略的（虽多少有些语病）、恫吓的、强迫的态度，自不待言，必将招致中国政府与多数人民的仇视、愤慨，妨碍我国经济与实业方面的发展；反之，欲图我国经济与实业方面的发展，不能不对中国政府和人民持和平的、宽厚的、抚育的外交方针（但并非可以默视中国政府违反条约等非法行为之意）。倘若我国能够同时促进国交之威严与实业之发展，那是无上的良策。但各国外交家为达此目的，多年苦心惨淡，尚未闻有能取得一举两得的效果者。因为这是言易行难的事情。所以，我国当前之急务是，趁此机会考虑对华政策应以权利和实业何者为主，然后基于所决定的方针勇往向前。

关于今年所进行的日中交涉的手续等等，内外虽有许多批评，然而通过此次交涉所签订的条约，实有永远断绝东亚祸根的效力，因而负责官宪的功劳不能不大书而特书。因此，在中国虽暂时发生了排斥日货、反对日人，在实业上造成许多损失的现象，然如权衡长远的利害，勿庸赘言，其得失相偿尚有所余。然而，试想当时

我国对所获得的东西向上再越雷池一步，即有永远遭受中国官民反抗、永远招致有关各国仇视、永远陷于孤立无援境地之虞。值此千载难逢的良机进行交涉尚且如此，何况将来欧战终止之后在列国环伺之下进行的交涉，不仅不能象某种空想家理想的那样最后轻易地达到目的，并且中途有濒于覆没的危险。我国如仍然对中国采取侵略的、威吓的、强迫的态度，置经济与实业方面的利益于第二位，岂可谓有智谋之策？

我国的对外贸易，中美两国占主要地位，我国产品特别是在中国的销售，其前途有如汪洋大海，是以我国必须为该国的发展集中全幅精力，以涵养我国的富源；同时，我国的人口增加，在一定限度内，不能不在中国领土上求其生息之地，因经济发展而产生的欲望，必须在中国的实业上获得满足，这是我国的需要和我国的舆论，也是不可不将实业利益置于对华方针的首要地位的根本理由。但是，如果我国对中国采取侵略的、威吓的、强迫的态度时，商业必然遭受意外的妨害，移民的前途必然被截断，经济上的经营必然无希望获得任何发展，这难道不是对我国的根本需要设置一大障碍吗？

上面系仅就日中两国关系而言，试更转眼远观前途，想到中国的背向将给我国的命运以重大影响时，则对两国关系更有必要慎重注意。姑且想象我国因某种事件已对某国开战；届时中国如与某国交往亲密，则中国为了某国利益，必然采取善意的中立态度，或者说不定进而与我国宣战，事若至此，自不待言，是对我国的很大不利；反之，如果中国对我国表示好意，定会得到相反的结果。中国的向背对战局的影响既然如此重大，则在平时我国博得中国的好感，以期必要时不至弃绝，确实是万全之策。本职从此见地出发，提倡彻底改变对中国的侵略的、威吓的、强迫的态度，实行发展实业的方针，在两国之间铸成一个坚固的锁链，才是上策。

中国是个弱国，并且是个独立国，对之如加以强迫并损伤其体面，势将逼出穷鼠咬猫的态度。中国人多数如幼儿，而且其中一部分具有唯我独尊的个性，对之如施以过严措施并损伤其自尊心，势将采取阳奉阴违的举动。这并非是空话，乃是事实，而且是多次重复的事实。对华政策的要领，全在于把握大局，不拘小节，排除其敌意，促进其信任，藏威力与锋芒，图经济的发展。果能实现此政策，不仅四郑以外的各铁路的修建咄嗟之间即可解决，即汉冶萍的合办及其他实业问题，亦易于融通意见。此外，甚至日中交涉终结时遗留下来有待将来讨论的各种问题，大部分亦可在谈笑之间找出解决的途径。

中国社会科学院经济研究所藏档，第325—885号

编者注：四郑铁路借款合同及附文，见《中外旧约章汇编》，第2册，第1129—1150页。

## 满铁总裁致寺内首相呈文

(1917.4.18　东庶第920号)

四平街至郑家屯间现正处于起工初期阶段，因受欧战影响，所需材料及其他物资价格高昂，结果资金将欠大约二百万元，非但中国政府无力筹款，横滨正金银行在市场上增加招募此项资金亦非易事，更因工程必须以最快速度进行，故此，如蒙政府恩准，并征得中国政府同意，则拟基于附呈的“华美铁道借款契约条件要领”，按下列原则，由本社补拨不足资金，以应四郑铁路的急需，同时，进而对开原海龙、郑家屯开鲁间所需资金亦拟由本社一并承担供应。

一、将来满蒙铁路所需资金，原则上应由本社全部承担供应；

一、满蒙铁路的资金，遇有必要时可由中国政府发行铁路公债，为了认购此项公债，本社可发行社债以满足需要；

一、中国政府发行之公债与本社发行之社债，其偿还期限等

条件，虽未必一致，但在第一次募集社债时，本社应作一个善意的中介人参与其事，应妥善决定两者的利率，实际所得和报酬，不使蒙受任何利益或损失；第二次以后换发社债时必将产生若干收益或亏损，所有这些责任应由本社负担；

一、在补充供应四郑间不足资金的同时，作为实行前项原则的第一个步骤，开原海龙间及郑家屯开鲁间所需资金，亦应由本社一并供应，以利建设。

上项方案如被政府批驳或受中国政府反对，则拟按下列方案达到本社的目的：

一、把四郑线不足资金二百万元及开原海龙、郑家屯开鲁线所需资金一并作为中国政府的借款或公债，通过正金银行的处理，由本社利用借款等财源，规定相当条件，认购其一部或全部。

上述两案如何之处，即请示复，不胜盼祷。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第二节，第一项

## 内阁总理大臣寺内正毅致满铁函

(1917. 6.29)

大正6年4月18日东庶第920号关于申请供应满蒙铁路资金之件，大体上可予同意，但其方法、条件等确定时，实施前更须呈报。

《满洲交通史稿》，第十章，第二节，第一项

## 日本铁道院总裁后藤新平致满铁总裁中村雄次郎函

(1917. 6.29)

关于本年4月18日东庶第920号申请供应满蒙铁路资金之件，下列各项作为遵守事项，已拟成另纸指令，请周知。特此内部

通知。

一、斟酌各外国对华借款之例，不要做过分的要求。

二、作为附带条件，须任用的技师长、会计主任以及其他职员的报酬等，不要过分。

三、修筑费预算的调查，从开始起就要尽量精确，以期不发生差错。

四、线路的选定和修筑顺序，预先进行充分的调查。

《满洲交通史稿》，第十章，第二节，第一项

## 日本外务大臣本野致驻华公使林函

(1917. 8 . 17)

本案交涉将由南满洲铁道会社直接进行，该社不久将派代表赴贵地，〔中略〕和这些铁路关系密切并在铁路经营方面具有很多经验的满铁作为本案借款当事人一节，被认为对日华双方均极适宜。〔中略〕

至于这些铁路交涉的根据是：四郑线可采用续借的名义；开原海龙铁路可援用所谓满蒙铁道借款大纲及四郑铁道借款合同附属换文(甲)；郑家屯开鲁铁路因系借款大纲中并无规定的新线，所以同前两线稍有不同，希望贵官大致按下列事项适当地加以敷衍说明，以取得中国同意。

中国社会科学院经济研究所藏档，第326—886号

## 横滨正金银行董事长井上准之助致满铁理事长国泽新兵卫函

(1917. 11. 21)

敬启者，基于大正2年10月日本驻华公使与中国政府外交总长换文的满蒙铁路借款预约大纲，敝行担当借款细目合同的签订，

受有关方面的秘密指示，于大正4年12月17日缔结四郑铁路借款合同，5年5月1日发行总额为五百万元的公债，如您所知，以后开始铁路工程。而满蒙铁路借款预约大纲中所规定的铁路线中，郑家屯洮南府间、开原海龙间、吉长铁路长春车站起贯穿南满铁路至洮南府等铁路线的建设资金，准据四郑铁路借款合同，签订细目合同后由敝行承担募集公债；另外，上述四郑铁路借款合同及附文明确记载，建设洮南府承德府间、海龙府吉林省城间以及四郑铁路支线延长线需用外债时，敝行有优先权。现在四郑铁路建设工程正顺利进行，不日即可完工。关于上述各铁路建设资金，已达到同中国政府签订借款契约的时期。但是鉴及各该铁路与贵社铁路有着直接而又重大的利害关系，它们唯有配合贵铁路才能发挥其能力提高其价值。敝行奉命将满蒙铁路借款优先权全部转让贵社，对开发满蒙非常便利。因此，敝行建议：

一、如经中国政府允诺，则今后的借款合同由贵社充任当事人。

二、中国政府如不承认贵社为当事人，只好仍由敝行负责。

但在此种情况下，对中国政府仅在名义上为其当事人，实质上则请贵社负责一切，即请贵社同意在签订合同后互换文件，注明此旨。

三、四郑铁路延长线的借款合同及四郑线以外的满蒙铁路借款合同既然均由贵社负责，则仅仅一小部分四郑线仍由敝行按合同规定继续执行实感不便，而对贵社统筹安排亦多障碍，这并非敝行本意。故请事先允诺，关于此事，贵我之间应在适当时机缔结相当协定。

关于上列各项迭经贵社前总裁和敝行董事长进行磋商，并已获得政府谅解，兹特函请贵社慨予允诺，以利日后进行。

再者，最近由于铁价高昂和物价上涨，四郑铁路建设费比原来

预算膨胀很多，并须火速支付，因此敝行拟暂时贷给中国政府二百万元，以济不足，而利建设。贵社如按上述第一项，成为铁路借款合同的当事人自不必论，如按上述第二项，即在敝行仍为当事人的情况下，此项一时通融的资金亦希贵社筹足返还敝行为荷。此致。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第二节，第一项

## 满铁理事长复正金银行董事长函

(1917.12.17)

大正6年11月21日来函拜悉。关于满蒙铁路借款等项已于同年11月21日通过在京的敝社理事川上俊彦初步奉复在案。此次该理事返社后，更加了解到贵行意图所在。故特修书作答，即希谅察为荷。

一、贵行把对满蒙铁路借款预约大纲规定的各铁路的投资权及投资优先权转让敝社一节，亦为敝社所期望，如经中国政府允诺，则敝社将成为今后借款合同的当事人。

二、中国政府如不同意敝社为当事人，敝社同意由贵行担当名义上的当事人，而实际由敝社负责，并在签订合同后互换这方面的文件。

三、敝社成为四郑铁路延长线及四郑线以外的满蒙铁路借款合同的当事人时，同意贵我之间在适当时期就贵行现在参与的四郑线问题缔结相当协定。因四郑线完全按契约规定继续进行，对贵行亦颇烦琐，且在统一方面，对敝社亦为不便。

四、关于四郑铁路建设费不足额暂由贵行借给中国政府一节，敝社同意事后返还贵行。

满铁调查部:《满洲交通史稿》，第十章，第二节，第一项

# 2　四洮铁路合同的签订
# 和满铁向北洋军阀政府预借五百万元问题

## 四洮铁路借款合同签订经过

一、四洮铁路局虞局长的第一次提案

大正7年8月，虞局长作为个人的意见向我方提议：为修筑郑家屯、洮南、齐齐哈尔间铁路，拟向满铁借款。对此，川上理事作为个人意见作了如下答复：

（一）由满铁筹措资金，修筑从郑家屯经洮南到齐齐哈尔的铁路；

（二）筹措该项资金，不一定要采取募集公债的方法；

（三）金额约六千万元；

其中，除四郑短期公债二百六十万元以外，其余全部是根据时价计算的铁路建设实际费用，如假定年利八厘，再加上两年(工程期间郑洮和洮齐各为四年)的利息，则为七千余万元；

（四）利率，未定；

（五）实收额，未定；

（六）除以上各项外，借款条件大体定为与四郑线相同；

（七）开鲁、海龙两线的借款，使之与本线同时成立（对此，中国方面万一提出异议，则保留作为悬案，但开鲁线的至白音太拉段务必修建)；

（八）该借款成立前，让满铁办理手续，接受正金银行的满蒙五路借款承担权；

（九）向中国政府有关当局支付借款金额的5％，作为修筑铁路的筹备费(贿赂)；

（十）交通部与满铁取得一致意见后，请求该政府批准订立

契约。

二、叶交通部次长的意见

虞局长带着这个答复到了北京，同交通部当局(次长叶恭绰)密议后，决定如能开始交涉，便请满铁代表晋京。不过，当时正好中国政局多事，此外，叶次长似乎在贿赂问题上，对会社能否做到感到怀疑，因会社的性质(因法律和政府的监督关系)，恐这种贿赂行为给日后留下后患，况且因虞局长不是叶次长的直系人物，似乎未能予以充分的信任。由于这些问题，拖延了答复。至8月末，叶次长终于致函虞局长答复如下："如果决定将开鲁线变更为必须延长到齐齐哈尔的洮昂线，我个人同意和满铁开始磋商。百分之五的佣钱，鉴于时势非常合适。在开始交涉时，将任贵局长为委员。至于交涉日期，目前因出兵问题等，反日声浪很强，时机不适，徒遭政府部内、国务院、议会等的反对，不利此事，应等待时机的到来。"

三、虞局长第二次提案和川上理事备忘录

因此，此事遂暂时中断。会社打算通过外务省正式解决这一问题，再三向外务省和林公使提出申请，要求对中国政府进行督促。然而，当时由于西原的关系造成寺内内阁的轻举妄动，以致此问题也一时彷徨于五里雾中。不过，延长本铁路的必要日益紧迫，其情况非其他满蒙四铁路所能比。故虞局长曾到处奔走，终于取得曹总长的秘密指示，大正8年1月10日来到大连，征询会社意见，拟按以下条件同满铁签订借款契约。

(一) 延长线延长到洮南或开鲁，或者洮南线开鲁线全都建设;

(二) 委员为虞局长，在大连交涉订立契约;

(三) 借款金额协商后确定;

(四) 利息不可超过七厘，要比满蒙四路借款契约的规定对中

国有利;

（五）政府实收额为95%(此点与前项同);

（六）佣钱为借款金额的5%（预付半数,余额在契约成立时支付);

（七）大体准据四郑之例规定契约条款;

（八）总会计由现任四洮局会计主任成田担任。

对以上各项,川上理事作为个人意见提交了以下备忘录:

“对此次密示的条款，我方基本同意，但关于条约中的利率和政府实收额,尚难肯定。不过,不会比吉会和满蒙四路更不利于贵方,将力求作到对贵方有利”。

四、同日本政府的谅解

川上理事为了事先确知政府的意见，12月中旬向在京〔东京〕的龙居理事发出如下信件:

“虞四洮铁路局长在四、五天前来大连访问本职，向本职征询意见称:该铁路按目前情况，以52哩的短线不能作到收支平衡，这是必然的结果。关于今后延长到开鲁或洮南虽属未决问题，但无论如何有必要将其延长,使之成为经济的铁路,故拟由局长秘密地向交通部进行活动。关于此事，以张督军为首的地方官员均表示赞成。关于延长该铁路问题，过去几年帝国政府一直同中国进行谈判;然而,如由局长向交通部活动,哪怕是非正式的也好,是否会因此给两国政府的交涉带来不利影响。对此，本职答称:局长向当局说明延长该铁路的必要性，我想只会对上述交涉带来良好影响,因此政府和会社方面未必有何异议。为此,我想了解一下帝国政府关于延长四郑铁路是否仍拟采取过去的方针，在吉会铁路和满蒙铁路新借款已经成立的今天,只是四郑铁路,也许被认为没有必要使正金银行将权利义务转让给会社,如是这样,请政府将此意旨通知会社;如不是这样，也因有上述虞局长的请求，请外务大

臣向驻北京公使发出电训，以便进行交涉。特此拜托。”

以后，对上函迟未作答，1 月 5 日拍电敦促后，6 日〔在东京龙居理事〕答复如下：

“贵电延长四郑铁路一事，外务省认为，我方一切尚未考虑，开鲁线因公使已有提议当应予以支持，但既然另外还有与满蒙线有关的开海线，故未达到需要单独解决的地步。总之，包括延长开鲁线，对此次需要交涉的各线，在顺序上应首先着手其中的哪条线，想了解会社的意见。看来，外务省准备主要根据满铁意见作出决议。”川上理事认为，从此电还不能了解政府的意向，同时从龙居理事致理事长的电报（无）看，政府似乎将延长四郑线和满蒙四路同等看待，故委托龙居理事称，请先阅看过去的函件，然后弄清外务当局的意向，政府拟如何处理此线。

龙居理事于 10 日回电称：“贵函的意思虽已了解，但小村课长答复称：外务省方面因前任内阁末期的作法忽视了过去外交上的进展情况，正费心研究善后处理办法，同时还担心中国将主张，象四郑线延长这样的提议已和开海线一同自然消失了；小幡公使也未特别接到任何训令，这虽然未必是和其他满蒙铁路同样看待的理由，但是此刻并未确定与其他问题分开，而继续以前的交涉，如幸由满铁提出意见，外务省准备根据满铁的意见尽快作出决定（局长〔大约是外务省某局长〕声称：因任职日浅，过去的情形尚不详知，一切请同小村课长协商）。”

11 日理事长又致电龙居理事称：

“已接到致川上理事电。此延长线日益感到迫切需要，虞局长自去年以来大为斡旋的结果，终于取得了交通总长的应允，准备同会社签订该项借款契约，故昨天前来面谈时，会社向其答复称完全同意。该人昨夜立即返回北京，当会向曹总长说明此意。因此，希外务省此时尽快令小幡公使继续前内阁时代的交涉，督促中国政

府对此事作出答复。据称,交通部已作好准备,等待其督促便向我方答复着手同会社签订契约,而交涉地点自然是大连,委员是虞局长。关于这一问题,既然在都督赴京前已决定会社的方针,故会社是否同意应对方的提议直接充作当事人,除请都督及各位理监事充分磋商外,预先同外务省、正金银行及新银行团协商。”同时,川上理事致电北京牛岛称:

“当阁下赴任之时,特拜托如下事宜。延长四郑线一事迫切需要解决。据称,虞局长向曹总长斡旋结果,取得了曹总长的谅解,故该人已于今日前来大连面谈。因此,请督促交通部赶快对此事作出答复。虞局长还将重返北京,请向中国方面说明该人的来往情况。”同时令其向小幡公使传达。

13 日龙居理事致电理事长,询问郑家屯开鲁间铁路建设费的预算额。理事长答复称: 124 哩,约 1,450 万元。

五、虞局长和交通部当局的磋商

虞局长携带该备忘录晋京,1 月 10 日到曹总长私宅进行拜访,对其秘密指示的各事项作了说明。总长对会社把条件规定得显然对中国有利表示满意,大体上予以同意,应允接受借款额 5% 的酬金,同意将干线延长到洮南,支线延长到白音太拉,契约在大连订立,关于契约签订,交通部全权委任虞局长一人办理。此外,曹总长指出: 拟迅速签订本契约; 吉会线或满蒙铁路契约,还必须把吉长契约以及同其他国家的借款契约的关系考虑在内,不能期望短期内就能商妥,既需要慢慢解决,就慢慢解决,但本契约必须首先签订,应注意到时间拖长,其间恐发生障碍(似乎会有人反对)。契约条件的内容,拟大体按照四郑线,唯独利息如定为六厘或七厘,因其他借款无此先例,恐易于遭受攻击,故想定为五厘; 政府实收额,因公债开始出售,和四郑契约不同,当时是欧洲战争期间,将有便利条件; 并兼关系到契约当事人的名誉,故想尽可能

定为83 %，最低限度定为82 %；如果满铁同意以上各点，可随时着手签订契约，希尽快得到答复（8年1月14日北京牛岛致川上理事电）。

六、同新借款团的关系

另一方面，会社已经决定：应使令新银行团商定此事，如新银行团不同意时，是由正金银行继续签订契约，还是按会社的既定方针，从正金银行手中继承权利，亲自负责修筑该线，必须等待同外务省当局以及正金银行等银行团交涉商定后确定。因有此种关系，所以立即说明上述情况，向在京的都督和各理监事征求意见，其要旨如下：

（一）关于会社充作契约当事人一事，取得外务省同意，并请求正金银行应允；

（二）本借款契约准据干线即四郑线借款，作为延长线是不得已的；

（三）交付5 %的贿赂；

但牛岛来电所说的对虞局长的酬金，估计要算在5 %的佣钱以内，故正在按此意进行协商；

（四）最需要麻烦贵方协助解决的是资金问题，郑洮线和郑白支线加在一起，约需四千四百万元。至于利率及实收额，已答复称，很难确定。对此，又向我方进一步提出，希按上述（牛岛）那样定为年利五厘，实收额为83 %，最低为82 %。

这一点，恐怕不能满足对方要求，但不管怎样，有必要比过去和目前正在交涉的各契约不使对方不利。所以，关于筹措此项资金，在请求政府当局给以援助的同时，有必要同银行等方面进行交涉。拟请经理部长去京协助，但请先同各方面进行交涉（1月16日川上理事致牧野理事函）。

在京牧野理事致函理事长询问意见称：“拟向外务大臣报告，

以暂时停修开鲁线并将支线修到白音太拉为条件修筑到洮南。请小幡公使再向中国政府进行交涉。契约当事人由会社自身充当。关于筹措资金问题，拟进一步同正金银行协商。以上都督和在京理事均表同意。”对此，答复同意，并委托其进行交涉。

七、致外务大臣的报告

大正 8 年 1 月 21 日以理事长名义向外务大臣报告如下：

东庶第 1702 号

关于延长四郑铁路一事，去年冬季，与开海铁路问题同时，由驻北京林公使向中国政府开始交涉，但该政府一直未予认真答复。后经四郑局虞局长同曹交通总长多方面屡次协商结果，据称，中国政府的意思是，很难同意延长到开鲁，而如延长到预定的洮南，将会迅速应允。虞局长现在如把驻北京的小幡公使去年所进行的交涉继续进行，催促交通总长答复，必将提出洮南线，估计问题将会很快得到解决，而且，交涉地点将在大连和虞局长本人被任命为委员一事，似乎亦已内定。日前，虞局长曾前来本社，在请求敝社私下应允的同时，透露了交通部的上述情况。故本社亦拟抓住这一极好机会，暂时放弃开鲁线，以修筑到白音太拉的支线为条件，秘密变更到洮南，力求其速成，以利于彼我双方。其次，敝社充当契约当事人一事，也事先取得了最先拥有权利的横滨正金银行的同意。至于筹措建设资金问题，该行业已应允，在敝社资力无法解决的情况下，该行负责承受发行中国公债。因此，希望能由小幡公使继续交涉上述延长线，同时也请将敝社代替该行充任契约当事人一事的双方再三讨论决定的情况，事先通知中国政府。根据最近虞局长在北京提供的消息，据称交通总长也同意将契约当事人改为敝社，故请将其作为当局的意见迅速训令小幡公使。不过关于筹措资金的计划，尚请政府进一步给予指示，首先报告如上。

再者，资金总额约为四千五百万元，估计建设费为：郑家屯洮

南间138哩需要1,850万元，郑家屯白音太拉间70哩需要790万元。特此附带说明。

八、支付筹备费问题

关于筹备费问题，8年1月14日牛岛曾提出："虞局长对成立此契约的功劳值得称赞，并且该局长曾抱怨说：关于此案，在同有关方面应酬和往来上花费了个人的金钱，但又不能从上述5%的筹备费中分到一份。因此，应给予照顾，在此事成功后，另外给予相当报酬，数量可事先通知他，也可探听一下他希望的数量。"对此，川上理事答复称：我想当然要在5%以内解决。

然而，以后又再三提出了要求，川上理事认为："会社虽全无解决办法，但虞局长作为斡旋者和交涉委员，有很大功劳。路政司长也因将来有修筑新邱运煤铁路的关系等，适当地表示一下好意对会社有利，在5%佣钱以外再增加一点佣钱，在这方面采取投饵的办法，也许是适宜的。"探询了在京的全体理监事的意见。

对此，在京的龙居理事和牧野理事提请注意称："对虞局长私下同意的5%，尚未得到政府的允准，并且在从何处解决此款尚未决定之前进行谈判，会铸成大错，故在重新致电前不要深谈。"同时询问解决5%的办法。因此，在说明以前的经过同时，答复称：筹备费只能从借款金额中扣除。然而，如从借款中扣除上述筹备费，会减少中国方面的实收额，这不仅很难实行，而且虞局长可能希望不在契约内写明，而秘密领取。会社的意见是，自然授与5%的报酬，只能从借款中秘密支付、或者算作会社供应的物品和建设费上这两种办法，无论哪种办法都应取得政府的同意。故在这一问题决定以前，应暂不要开始交涉。理事长致函牧野理事，委托都督同政府进行磋商，内称："如从一般市场募集延长线资金，从其实收额中扣除5%，能够交付中国的净剩款额就会特别减少，对中国方面极端不利，故无论如何也无法实行。然而，政府如能按87元左

右认购，交款额即可达81日元以上。总之，政府如能象对吉会线那样，断然预借一千万元，热心给予援助，契约便可成立，否则便不能成立。前年，在决定会社办理四郑延长线和开朝线借款契约，而由外务省同中国政府开始进行交涉的当时，曾达成谅解，关于资金政府将给予援助，特别是延长四郑线是最紧要的问题，希务必使之实现。”

九、虞局长第三次提案

虞四洮局长和权量一同于8年2月2日来到大连访问理事长，报告了同交通总长密议的结果，其要点是：

（一）利率为年利五厘；

（二）实收额决定根据发行公债时的市价，不在契约内记载；

（三）在契约中记载，将借款金额的5%或5.5%交给会社，作为发行公债或社债的手续费，从该项费用中向中国当局支付筹备费，即贿赂；

（四）借款金额充当郑家屯洮南间、郑家屯白音太拉间铁路建设费、偿还四郑铁路短期借款和四郑铁路的永久性桥梁建设费；

（五）契约的条件既然规定与四郑铁路相同，在交涉上也就没有任何困难，故应尽可能迅速办完签字手续（不过关于这一问题，我方已特别请其注意，在实际应用四郑契约上，有的地方须多少加以修改）；

（六）中国政府对小幡公使照会的答复，预定在取得国务院批准后发出，故从现在起约需两周时间；

（七）谈判地点定为大连，关于契约案的各项条款，双方取得一致意见后在北京签字，尽量避免社会的注意。

十、川上理事备忘录

对以上各项，川上理事于2月13日以私人信件形式〔向虞局长〕交给了如下备忘录：

敬启者。现将同贵方会晤时，敝人所谈要点函告如下：

请贵政府迅速向小幡公使作如下答复，即贵政府同意让满铁按以下条件代替正金承受四郑延长线借款，尽快由双方任命委员，在大连开始谈判。

（一）改变日本提议的开鲁线，将四郑线从郑家屯延长到洮南，并且进一步建设从郑家屯到白音太拉的支线；

（二）契约条件准据四郑线；

（三）从借款金额中不仅支出延长线和支线的建设费，还支出四郑线短期借款偿还费和该线车辆及桥梁费。

借款金额（约4,500万元）、利率（5厘）、手续费（5%）、筹备费（5%）及其他事项已经过密议，只有实收额希在契约上记载：考虑募集公债或社债时的金融状况加以商定。在商定上述实收额时，会社准备采取最好的办法，作到对中国方面相当有利。

再者，我相信，贵政府对本函的答复，对于促使我国作出决定，会有显著效果。

十一、中国方面国务会议通过

中国方面经15日的国务会议，结果决定同时修筑洮南和白音太拉两线，2月25日由交通总长曹汝霖向小幡公使发出如下通知：

径复者，接准一月十七日及三十日尊函，敬悉一是。四郑铁路展长至洮南一节，查照条约固有筹备之必要，其郑家屯至白音太来〔拉〕之支线，颇有关于该路营业之发达，亦已饬四郑局切实筹划矣，至所称贵国政府以南满铁道公司代横滨正金银行当交涉之冲，本部容当派员磋商以凭核夺，相应函复贵公使查照，并希转知该公司可也。此致

东北档案馆：《四洮铁道借款契约缔结交涉》，第5—32页

## 日本阁议决定

(1919.6.10)

不久前，南满洲铁道会社与四洮铁路中国当局之间，曾就干线郑家屯洮南间和支线郑家屯白音太拉间的借款契约问题进行了交涉。最近，上述当事人之间大致以四郑铁路借款契约为标准，已订出一项成案，因而满铁会社前来申请政府批准。该铁路干线原来正相当于通过大正2年驻华公使与中国政府换文业已签订借款大纲的满蒙五铁路的一部分；该铁路支线则相当于大正6年因满铁提出申请就供应资金同中国政府进行交涉，而于同年6月25日经阁议决议批准的郑家屯至开鲁线的一部分，并且，根据此项决定，同年驻华公使按帝国政府训令，曾向中国政府提议开始进行交涉。不仅如此，不论从只有五十余哩的四郑铁路的经营来说，从作为满铁营养线来说，或者从满蒙的联系和获得该地区的开发成绩来说，可以认为，迅速实现该铁路的修筑是适宜的。另外，修筑该铁路所需要的四千五百万元力求由满铁从民间筹募。政府在可能范围内亦尽力支持该案的成立。

日本外务省档案胶卷，S 427，1610.31，第509—510页

编者注："四洮铁路借款合同"于1919年9月8日签订，本合同及附文见《中外旧约章汇编》，第3册，第2—19页。

## 四洮铁路借款预付五百万元经过

一、请求预付五百万元

9月22日，虞局长向川上理事申请："目前财政部有迫在眉睫的支出，拟在规定日期以前取得五百万元预付款，因此正在向正金交涉，以抵押借入该款，恳请社长和副社长尽力帮助，以使正金银行东京总行应允。万一正金银行不允，最好能由贵社在规定

日期以前尽速支付。”(大正8年9月22日川上理事致社长电)

于是向在东京的满铁社长请示，结果回示称可立即支付。因而虞局长和大连正金银行等经过协商后决定：开出票面为日金五百万元、发票人为北京牛岛、付款人为满铁本社的汇票，把它送交交通总长，换取付款当日的交通部收据。然后，交通部把汇票卖到北京正金银行，在10月5日前将款分几次支出。

二、小幡公使的干涉

但是，小幡公使向牛岛谈称：“四洮铁路预付款一事，起初说是三百万元的时候，就已听说，如果不是在南北妥协成立和帝国政府正式批准以后，不能支付。此次约定尽力相助的二百万元，我想也必须按照同样步骤。因此，支付此二百万元，我认为也必须等待政府的指示。现在中国内部已流传着该款业已付清、北方总代表已携带其一部分南下的说法，虽然相信这系虚传，但为慎重起见，希能了解真相。”(大正8年9月23日牛岛致川上理事电)

于是会社回答牛岛称：“决定在南北议和成立并取得政府批准再支付的是筹备费；此次在签订合同时向中国约定可考虑预付的是五百万元(其中二百万元的预付，不打算向政府明确报告，这已向您私下谈过了)。此事川上理事进京时仅仅向您谈及，对政府直到现在尚未提到这个问题的任何一点，仅通知称，将决心进行签署而已。不过，政府既已批准合同的成立和签署，那么在合同附文中所载的，应预先支付对正金的三百万元短期借款本利偿还资金和铁路开工若干准备金一事，按理政府应没有意见，因而拟呈请政府批准只作为铁路费所必需的预付款。此项预付款尚未支付，但最近即将支付。因此，拟烦您向〔中国〕政府通知，合同既已签字，合同所附换文中规定的预付铁路费之事，迟早必将实行，满铁对此即将预先提出申请。”(大正8年9月24日川上理事致牛岛电)同时，牛岛也认为有必要求得政府的谅解，于是向在东京的社长致电

称:是否可按下列要点求得政府的同意,即:

1．合同既已签字，就必须按合同附属换文约定，将对正金的短期借款本利偿还额约三百万元，在偿还限期 11 月 18 日以前支付中国方面;

2．此外,预付若干四洮铁路开工准备费也是不得已的。至于款额和日期，现在尚不了解。但因该铁路需急速修建，希尽快支付,即使只够测量费也好;

3．另外，合同中规定的借款四千五百万元中，预计也包括四郑铁路的桥梁和车辆补充费。而此项桥梁和车辆应尽快备齐，如四洮铁路公债推迟募集时,不得已，此项也许由会社暂时代垫，其金额为一百五十万元;

4．上述三项款额纯系铁路费用，因而政府不应不准予贷付。至于贷付的款额、时期和方法，必须力求万无一失，因而希望一任会社自由处理。(大正 8 年 9 月 26 日川上理事致在东京的社长电)

北京的牛岛和正金北京支行交涉结果，北京和天津正金银行银元准备均不充足,北京 10 万元、天津 20 万元以上就难筹措，其余就准备指示分别由上海购买,但能否及时还不知道。另方面,筹措不到部分没有办法,故对不足额决定发给该行的存折,该存折要在尽快时间内兑成现款,而其中很多款项将在上海付清,或者按局长所希望的，即拟由中国方面用此存折作担保，暂从其他银行借入。于是川上理事致电北京，让牛岛同中国方面及正金银行进行协商。(大正 8 年 9 月 30 日川上理事致牛岛电)

另一方面,牛岛向小幡公使传达了会社的指示。但是,公使声称仅靠这一点还不够明了，因而感到不满足。于是，30 日他致电外务省:“满铁正在办理四洮铁路借款中五百万元预付款的支付手续，此事不知是否业经政府批准。正金银行希望无论如何要从该项中偿清短期借款本利。”并主张到外务省回电为止,暂停付款。

他还把此意授意给正金银行的竹内。所以，正金银行方面虽已在上海准备妥当，却不肯接受汇票，声称必须得到外务省回电，再做决定。

小幡公使后来再次提醒称：预付款一事，预料会得到政府的批准，但如批准手续尚未办妥，希暂时停止预付。会社回答称："早已接到您的提示，并已将您的意旨电告在东京的社长；但后来接到指示可以支付该款，因而认为大概已得到政府的同意。"（大正8年10月1日川上理事致牛岛电）

而在中国方面，因担心正金银行的银元牌价，不愿把款从大连直接送到北京，因而通知称，希先通过正金银行把款送到东京，再交给交通银行东京分行行员陆势芳。此事已通知陆势芳，陆便拿着电报到满铁东京支社要求付款。但支社根据本社的"未曾应允"的回电，拒绝付款。

三、外务省先后命令暂不付款

10月3日，外务省通知牛岛，已向公使发出如下电报："预付五百万元一事，现正在审核之中，故希暂停付款。"（该电显然是根据公使的意见，但引起公使注意此事的，相信是由于不喜欢成立此项借款的正金银行的煽动。）

中国代理财政总长曹汝霖，为了求得允准支付该款，3日访问了公使。因曹是奉了大总统的命令，公使便稍感放心而向外务省致电请求批准。虞局长则带着中国政府的收据前往大连，决定在大连提款。不过，中国方面声称：中国所需部分，已从汇业银行借到。因而除非不得已，稍迟数日亦可。但他们又以撕毁合同相要挟，逼迫急速付款。

四、外务省政务局长的通知事项

外务省曾通知称，既然把合同保密到某个时期，现在又未开始任何工程，在这样场合下支付预付款是与预付款的意义不相符的，

故难于批准。但也正在急速研究善后办法，在做出决定前希确实停止支付。(大正8年10月4日社长致川上理事电)

4日下午，外务省政务局长芳泽就此事对社长称:“前几天从松本理事处得知四洮铁路借款合同已经签订，同时还提到目前要支付预付款。但后来我未听到详细发展情况，故对预付款等事，并未表示同意与否。

外务省当然要依重公使的报告，据以判断可否。而把后来公使的不断来电归纳起来加以推测，似乎中国方面与其说是因为签字期限延长而感到着急，莫如说是指望眼下能得到此五百万元，才来签字的。并且，看来满铁当事人似乎感到未来的北京政局危险，认为此次良机不可失，因而忙于签字，自然没有时间与公使互相取得谅解了。

预付款问题，已载于换文之中，故并非不能理解的。如在他日倒没有什么奇怪，但在今天，既已约定双方对该合同应保密到山东问题解决为止，并且又非已实际动工，就一项又一项地逼着要支付，那么对方所要求的五百万元预付款，无论加上什么理由，现在也不能不看成是用途不明。

尤其是当了解到中国方面的态度是，下月应偿还正金银行的短期借款本利，亦不想从预付款中支付，而暂时全从其他方面通融，那么，此时的五百万元首先要揣到曹总长的怀里，然后怎样就不难想象了。

假使如此巨款到了交通部首脑手中，无疑的这件事必将在交通部内重要部门间互相传播。而交通部内除有派系的暗斗以外，既有英国密探，又有美国密探，只要嗅到一点点事实，就会毫不顾及对我国不利，向排日的外文报纸故意泄露，以致成为社会上的问题。根据以往的经验，这是明显无疑的。

如所周知，现届内阁从成立之初即怂恿南北妥协，特别是对于

借款,制定了严正的方针,原则是只要是用途不明,不问情由如何一概不予借贷。如从这种立场考虑,不管怎样渴望签订合同,外务省终究不能同意此项预付款。

实际上,外务省内还存在着更为强硬的论调,但因好容易才签字,故现在正苦心考虑有无其他处理办法,以便既可以不从根本上撕毁合同,又不致违背内阁的方针,摆脱现在的进退维谷的困境。

因此,望您电示川上理事,即或中国方面催促支付预付款,也必须托辞不允,直到我们制定出处理方针为止。我这方面也将迅速妥商,在二、三天内,再同您商议。”

五、川上理事对小幡公使的解释

4 日,川上理事以私人信件形式请求小幡公使谅解,信内称:“敬启者,关于四洮铁路借款一事,前后烦您费心为难,甚歉。如您所知,该铁路预付款三百万元一事,合同中的换文已规定由我社贷与,用以偿还四郑铁路短期借款的本利。其余二百万元,日前拜会您时已私下说明了详情。根据上述换文规定,只不过是由我社设法暂时通融的铁路费用。至于支付三百万元一事本应预先取得政府的批准,但我们认为既然在政府批准的上述换文中已有规定,如今政府自然就不致再有意见。因此,在匆忙签订时,就约定考虑在 10 月 5 日以前支付。至于其余二百万元,则全凭我社自行处理,与老兄毫无关系,请原谅。但当支付时,将特别求得您私下应允。

可是根据日前由贵地牛岛的来电,通知称除三百万元一事外,预付二百万元一事也必须设法求得政府的批准,弟对此大感为难。关于请求政府允准一事,与老兄来信意思相同,已多次致电东京,并由牛岛作了说明,结果接到在东京的满铁社长‘可以直接支付’的电报,由此可以相信,大概已由政府批准。再有,德川书记官质问牛岛的筹备费问题,也曾私下向你告知,此事不向政府报告,仅由我社处理,将其作为四郑铁路局的临时借款。因仅仅向老兄公

开讲过，故答复德川书记官的质问时称，尚未支付筹备费。四郑铁路合同附载的预付款一事，当时曾向直接有关的正金银行武内理事私下谈过，但已特意请其严守秘密，因而银行方面绝无可能向政府方面泄露。由于上述原因，弟就象骗人一样签了字，结果造成不能履行约定的局面，这不能不关系到我社的威信。弟对中国当局深感负有道德上的责任，实在感到苦痛。正值此时，今天接到牛岛来电，得知老兄已象当初那样同意先行支付，并让我向外务省电请迅速批准。如能这样，此问题就算得到了圆满的解决，实为满意。老兄对我社经常关怀，实在感激，现在深致谢意。除向您表示感谢外，并将始末经过报告给您。”此时，他接到在东京的社长电召，于9日出发赴京。

六、提出原委报告

10月9日，外务省电令社长提出有关预付款的事实原委报告，于是川上理事向社长，社长又向外务大臣提出原委报告。外务省的命令和原委报告如下：

1. 外务省的命令

敬启者，最近贵社代表和中国当局双方签订的四洮铁路借款合同所附带的预借五百万元一事，违反了政府以前向内外宣布的对华借款方针，政府难于批准。因此，希向外务大臣提交有关贷款的详细原委报告。特此奉命通知。此致

南满洲铁道株式会社野村社长阁下

外务省政务局长　　芳泽

大正8年10月9日

2. 川上理事关于签订四洮铁路合同的始末报告

今年9月遵照您的命令，为四洮铁路契约事宜出差天津和北京，同中国当局反复进行多次交涉，结果对方终于决心签订，但同时又不断恳请除按合同附文规定，将偿还正金银行短期借款本利

所需三百万元预先支付外，还将该换文中所载的他项铁路费用二百万元预先支付。当时卑职曾称款额过大，予以拒绝，只是指责对方不履行约定，反复强调了签字一天也不应拖延的理由。

但是，当时中国政府的财政状况，贫困已极，已处于难以形容的穷境，看样子如不支付该款，一定不肯签字。不仅如此，北京的政治形势日益恶化，变在旦夕，实无法预测。当时也曾想，如拖延一下此预付款的支付时期，做到向政府及您进行具体请示，然而，这样做不但难免要迁延时间，而且看样子说不定要失掉这个好机会，并且在最近的将来再无签字的可能。就这样按照以往的方针，坚定了自己的决心，认为在这种情况下，有必要采取适当的行动，而这样做是有利的。于是，在 9 月 16 日把这一企图电告您，同时会见了小幡公使，报告了交涉经过，请求同意这样做，因有其不得已的理由。翌日，17 日迅速签了字。

在签字完毕的同时，我通知代理交通总长：因合同已经签订，会社允可考虑将合同附文所载应付铁路费用，总共以五百万元为限，于今年 10 月 5 日以前，在大连本社按换文的条件，支付给中国政府。然后立即离开北京，先回到天津，上月 20 日从该地出发回到本社。

我离开北京之后，中国政府的财政状况倍加穷困了，在会社预付款支付期限之前，就已经有许多费用苦于无法支出，因而同正金银行试行商议，拟以此项预付款为抵押，得到暂时的融资。然而立即遭到拒绝。结果又向我社苦苦恳求："希在限期以前领到，特请设法予以解决。"由于情况确实值得同情，故立即电请阁下，之后，9 月 27 日接到"可立即支付"的回电，于是在大连本社作了准备，以便能应中国方面之请支付该款。但是，为领取该款而来到大连的虞委员，因未带来合乎规定的收据，推迟了付款。正在此时，突然接到小幡公使通知："此事尚未和政府方面疏通，因此在政府做

出某种指示以前，应停止预付款。”此后便耽搁下来，直到现在。

对该项预付款问题，后又接到小幡公使指示称：应设法疏通政府。当时会社所以认为有必要支付预付款，主要根据以下理由：

一、预先经政府批准的合同既已签字，那么在合同附文中所规定的偿还正金银行短期借款本利三百万元，在偿还期 11 月 18 日以前，无论如何也必须支付；

二、此外，作为四洮铁路的开工准备费，预付一些款项，也是不得已的。其款额和日期虽未决定，但因急需修筑该铁路，自然需要尽快支付，以便最低限度也要使之完成路线的实地测量；

三、再有，合同所规定的四千五百万元借款中，还包括现有的四郑铁路桥梁费和车辆费的补充款，而该项桥梁和车辆的完备，自应使之尽快实现。当募集公债推迟时，也可能不得已急需会社代垫。此款约达 150 万元；

四、以上三笔款项，纯属铁路费用，故政府原则上应同意贷与。而贷与款额、时间和方法，应力求万无遗漏，因此，认为可交由会社自由处理。

所以，按合同条款，政府应原则上批准该项预付款。关于款额和支付日期，也认识到须经政府批准，无奈交涉当时中国政局实情，大略已如上述，因种种关系，如不迅速地断然签字，形势的发展说不定会使这一年来的辛劳瞬即化为泡影，更为担心的是，唯恐因此会拖延我国对满蒙的国策使之不能实行。所以，没有时间履行最后请示手续，只是大致向小幡公使叙述情由后，便同中国政府约定，签字后可以考虑支付预付款。我甘愿受越权处分。在此遵命将交涉原委写出，供审阅。敬致

社长野村龙太郎阁下

理事　川上俊彦

大正 8 年 10 月 16 日

3. 社长的原委报告

东庶字第399号

大正8年10月9日接到芳泽政务局长命令称，应详细说明四洮铁路借款合同所附带的贷与五百万元一事。已敬悉一切。原来延长四郑铁路，不仅对中国是燃眉之急务，就是对我南满铁路，也是一条刻不容缓的营养线。因此，自然衷心希望其建成。不过，虽然合同草案和换文草案均已经双方委员商妥签订，且已经各自政府批准，但因中国方面现下短期借款清偿期限已经迫近，并且由于急需着手修建桥梁、路线以及订造车辆等，还需要巨大数额的资金，因而多次申请，希将换文中的预付款的含意，作格外宽大的解释，提前支付时间，即最好在签字后就能领到。我方首先催促他们签字，拒绝预先应允其希望，仅仅告以签字后可以充分考虑预付款的问题。因此，签字一事自然陷入停顿状态。但是，中国方面因临近中秋节，越发苦于缺乏资金，因而竟忽然前来请求签字。当时，我社以为是先来履行签字手续，当即派代表前往北京，然而他们却打算以预付款作为签字的交换条件。我社代表一再揭露他们的不当做法，迫使他们签字；但是如绝对不采纳他们的要求，不但不能马上签字，而且考虑到最近的变化莫测的中国政局，说不定煞费苦心好容易才定案的合同，会一举化成一张废纸，担心因此而推迟了我国对满蒙国策的推行。因此，认为良机错过不可再得，至于签字后的应付办法，可另外采取适当的措施。这样，下定决心之后，便在双方的轻微谅解之下签了字。过程就是如此。倘若我社的措施有违反政府方针之处，实在抱歉已极。所以，我社虽然对中国方面难免有失体面，但在现在情况下，不得不把预付款的支付拖延下来，直到适当时期为止。谨将原委概述如上，以回答阁下的询问。敬致

外务大臣子爵内田康哉阁下

南满洲铁道株式会社社长　工学博士　野村龙太郎

大正 8 年 10 月 16 日(18 日提出)

顺将川上理事提出的此事原委报告抄件一份，随函寄上，供参考。

七、外务省的批准

外务省内经过种种细致的讨论，9 日政务局长通知称：此事政府很难表面上装做不知，看来谋求牵强的补救办法反而不是良策。不仅如此，近日来据闻英美方面也不断地要提供贷款，故决定：在五百万元中的三百万元充作偿还正金银行的短期借款，其余二百万元充作四洮铁路的测量和他项准备费的谅解下，予以批准。日后如果发生问题，决定按照这样意旨澄清政府的立场。他还一并提请注意称：合同的签订，原订保密到山东问题签订条约为止，在这之前如发生问题，既然已按上述方针批准预付款，签订合同的事实也就不得不承认了。(大正 8 年 11 月 9 日在东京的川上理事致社长电)

政务局长给社长的指示如下：

敬启者，上月 16 日的东庶字第 399 号来函关于四洮铁路预付五百万元原委报告，已立即呈交外务大臣。政府经仔细审核后，对贵社此项预付款的办法，很难同意；但作为特殊考虑，关于此项五百万元预付款，在其中三百万元充作四洮铁路短期借款，其余二百万元充作修建四洮铁路所必需的测量费和其他准备费的谅解之下，予以批准，并决定日后发生问题时，按这个意旨阐明我国立场，望您知悉。再有，签订四洮铁路借款合同一事，日前贵社呈请到山东问题解决为止，必须保守秘密。不过，既然已如上批准了预付款，那么以后发生问题时，也会有不得不承认签订合同经过的情况，此点望您了解。希今后严守政府既定的借款方针。以上，奉命通知。敬致

南满洲铁道株式会社野村社长阁下

外务省芳泽政务局长

大正8年11月12日

另外，还应尽速向中国政府办好交涉，以便着手进行测量和其他建设事业。

会社接到该通知后，11月19日呈上如下感谢信：

为四洮铁路借款预付款事

接到本月12日关于此事的来信，得知由于您的恳切费心，才蒙政府格外批准，深为感谢。至于您指示的意旨，已完全领会，今后必当严守励行。此次预付款也要按您的指示，先同中国政府当事人充分协商，支付以后，须用其中的三百万元充作偿还正金银行的四郑铁路短期借款，以其余的二百万元充作修筑四洮铁路所需测量费及其他准备费。望您知悉。匆匆答复来函，顺致深厚的谢意。谨此敬呈。

八、中国方面的态度及内幕和五百万元的支付

中国方面10月2日曾交通总长通过虞局长向牛岛提出："五百万元预付款至今未付，想必因日本政府怀疑中国政府领到预付款后，不打算支付正金银行二百六十万元短期借款的本利，而将其稀里糊涂地使用掉。若果然如此，可将相当于此项短期借款本利的款额，由交通部和正金银行直接取得协议，然后领款。至于应作为铁路开工费的二百万元，希费心务必在一周之内支付。"但是，据11月7日在北京的山崎课员报告称：

"关于预付款一事，中国政府是否已用之作为抵押而从他处得到融通，虞局长并未告知真相。当我暗示会社拟执行预付款的实施办法，并叙述其不得已的理由以后，虞局长才说出政府对汇业银行至少有数额达五百万元的债务，作为一个希望，拟把这笔债务中的三百万元作为交通总长对该行的债务，二百万元作为财政总长

对该行的债务，要求我社将其承担下来。这两项都是今年9月21日借到的，偿还限期是今年10月21日，利率是月利一分二。

像这样把五百万元分开，把债务人定为两个不同的对象，其原因正像虞局长所说的那样‘四洮合同的签字，是在将五百万元预付款完全交给财政部的条件下，才得到前任代总理兼财政部长龚心湛应允的。不过，现在总理和财政总长已经更换，交通部便没有必要必须履行以前的约定而只谋财政部的利益。’现在虞局长谈称：拟把收据提交给会社，这个收据是前此在北京未能领出会社通知该局长可在大连领款时，为应付领款而准备的，10月21日前财政总长和代理交通总长共同签了字。这就是说，只打算让会社在形式上承担以10月21日为期的上述两笔债务。

从上述情况看，中国政府究竟对汇业银行是否有债务是可疑的，即或确有债务，也似乎想把债务照旧放置，不把将由会社领取的预付款偿还银行债务，而是要把预付款另外挪用。会社如无意见，显然是希望不通过银行直接由会社支付。虞局长已经说过，希望在本月15日以前到大连求得解决，并拟带去汇业银行行员；无疑的不管会社是通过朝鲜银行还是其他处付款，最后都是打算让该银行行员运送现款。

由于这种情况，烦您对下列各点加以审核，并给予指示：

第一、是否同意虞局长上述的债务改换，亦即是否同意二百万元由财政部、三百万元由交通部挪用；

第二、五百万元的收据一事，是否同意由前任财政总长和代理交通总长共同签署的已经写好的收据；

第三、虞局长的上述要求，显然未包括财政当局的意见，结果虽然前任总长时期已有约定，但因交通部独断专行撕毁约定，不准财政部挪用二百万元以上。日后惹起财政、交通两部不和时，财政当局就要动辄对会社抱有反感，此事是否已估计到？预料将担任

财政总长的周自齐，是号称亲美派的；

第四、如果同意上面这些事，那么，会社是否要利用朝鲜银行来实际预付呢？实际预付的手续，是依靠债权的授受，还是依靠债务的承担？预付日期是否定为今年10月21日？

第五、会社是否想使他们同意目下正在交涉的吉长、四郑在勤人员〔指日人职员〕增薪问题，作为容纳上开第一到第三项的交通部要求的交换条件？增薪问题，为了讨价还价，已要求按原薪加七成，对方的口吻似乎能答应此项要求，但说不定要减低到五成以下，不可乐观。不仅如此，也许官舍房租涨价、出差费改变等难关要接踵而至，也未可知。〔中略〕

再者，考察虞局长的口吻，似乎要把归于交通部手中的三百万元的大约一半，充作清偿正金银行的短期借款。我曾劝说他：'如能将此款全数清偿正金银行，一定在缓和财政部对交通部的反感方面，收到效果。不仅如此，我以为同帝国外务省以及正金银行的关系，也必将融洽起来，或许能公开支付二百万元也未可知。'但是，虞局长透露，三百万元中的另一半必须充作铁路费用，对此项建议不肯答应。所谓铁路费用，是根本不可相信的。勿容置疑的是，必将作为代理交通总长或其他当道人的政治费而用掉。”

于是文书课长10日通知山崎称：“已决定五百万元可以正式支付，至于支付方法，希经过协商后向我回报。再有，对你来信中所谈问题，希了解下列各项。谨此，奉命通知。

一、就会社而言，交通部和财政部对汇业银行的债务和此次由会社支付的预付款，并无任何关系。

二、收据必须是实际付款当天的日期，并应由现任交通、财政两总长共同签署。

三、支付的预付款五百万元中，三百万元充作清偿正金银行的短期借款，其余二百万元充作四洮铁路的准备费。

四、中国政府偿清正金银行的短期借款后，即或再从正金银行借款，会社也不应参与，因此，会社与此事无关。”

在北京的牛岛和山崎，会见了虞局长，传达了这些意旨。于是局长希望亲自携带现任交通、财政两总长共同签署、填好日期和支付日期的收据，到大连本社出面领取，然后把款送回。15日来连领取完毕。

全部文件如下：

一、备忘录

谨通知，大正8年11月15日按另纸抄件收据，从四洮铁路借款总额中付给日金五百万元整无误。该收据的日期是10月3日，但是计算此项五百万元的利息应从实际支付此项款项的当天，即大正8年11月15日算起。恐后无凭，立此为证。此致

财政次长代理部务　李思浩

交通次长代理部务　曾毓隽

社长名

大正8年11月15日

二、收据

今收到南满洲铁道株式会社垫付日金五百万元，系按照中华民国八年九月八日财政总长及交通总长代表中华民国政府与南满洲铁道株式会社订立四洮铁路借款合同附属文书内载四洮铁路之垫款。立此为据。

中华民国八年十月三日

财政次长代理部务　李思浩

交通次长代理部务　曾毓隽

此致

南满洲铁道株式会社社长野村龙太郎博士

满铁：《四洮铁道借款五百万圆前渡经纬》，打字稿

## 日本阁议决定

(1919.11.7)

关于四洮铁路借款之件

内田外务大臣致小幡驻华公使电

关于第1386号来电一事，如第1215号去电末节所述，业由满铁提出关于此项预付问题的始末书（并附有川上理事本人的始末书）。经审阅结果，政府对满铁所为虽难同意，但如强行取消预付密约，将给满铁及中国方面造成很大困难。因此，在告诫满铁今后要严加注意的同时，给予了特殊考虑，对这一问题的善后处理，进行了详细审议，结果认为此项预付问题，政府不仅在表面上很难佯作不知，采取勉强的弥补办法反而不利，并且目前还处于不断出现英美借款的时期，故对此预付五百万元问题，决定在这样谅解下，即：其中以三百万元立即充作偿还正金银行的四郑铁路短期借款，以其余二百万元作为修建四洮铁路的测量及其他准备费用，予以同意，日后发生问题时，即按此精神明确阐述我方立场。另外，根据不久前满铁的呈报，关于四洮铁路借款达成协议的情况，决定在山东问题解决以前严守秘密。但是，在此以前发生问题时，既然是按照上述方针同意的，就不得不同意此项契约的成立。关于此点，亦应预先通知满铁。再有，按川上理事提出的始末书所述，是9月16日该理事向贵公使秘密报告该借款的交涉经过和接受中国方面的关于五百万元预付款的恳请乃是事属无奈之后，在次日17日签订的。该理事是否提出了预付问题？如已提出，贵公使是否丝毫未加阻止？想得悉这一情况，望电复。

日本外务省档案胶卷，S427 161.301，第510—511页

## 3 郑通支线开始修筑和郑洮铁路高利率短期借款

### 内田外务大臣致小幡驻华公使电

(1921.2.28　第98号)

满铁从经营上着想希望设法使郑家屯至白音太拉支线修筑工程早日完成。该社发行社债后,资金出现一些剩余;估计目前勿须根据四洮铁路契约募集公债即可通融所需工程费三百五十万元,因而最近前来请求政府批准。但去年6月梶原与拉蒙德签订协定时,在换文中既然仅载有郑家屯至洮南间干线,而关于白音太拉支线并无任何明确记载,那么,关于修筑该支线就难免成为借款团的问题。然而,实际上该支线也可以说是与四洮铁路不可分的。因此,即使日后成为借款团的问题,不仅也有进行辩护的充分余地,而且如上所述,特别是此次又未采取发行公债的办法,故不妨批准满铁的申请。但如贵公使所知,关于此项借款契约的签订,是多少有些经过原委的,当时曾有这样谅解:山东问题解决以后履行契约,在此之前双方须对签订契约一事严守秘密。因而目前如着手进行,也许要引起中国群众的激烈舆论,给日后国会开会时造成问题,使事态陷入纠纷。然而,按满铁的观察,由于交通部甚至在四洮铁路已安置了一百数十名技术人员,不言而喻,对干线工程当然是无异议的。在此种情况下,尚想得知贵公使对此项开工问题的意见,望详电告。

中国社会科学院经济研究所藏档,第349—945号

## 小幡公使致内田大臣电

(1921.3.9　第191号)

关于第98号及第114号来电所询之白音太拉支线开工问题，因中国方面亦充分谅解，故可按贵电所示无妨批准满铁的申请。关于与新借款团的关系，去年道清铁路延期借款及京奉支线锦朝线借款已同福公司〔英国〕及中英公司签订契约，并且，毫未理睬新借款团就开始了工程，既然有此种实际情况，我方对白音太拉支线也就可以准据这一办法处理。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

## 小幡公使致内田外务大臣电

(1921.3.10　第195号)

关于前第191号呈电一事，因以后听到小田切就有关此问题与司蒂芬进行协商的情况，故对满铁的指示，希俟电告后再行决定。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

## 小幡公使致内田外务大臣电

(1921.3.11　第206号)

关于第195号呈电一事，闻最近小田切与司蒂芬会见时，彼方曾询及据闻日本方面有供给该线资金的计划，是否属实？小田切故意回避说明，只答以毫无所闻。但如上所述，既然司蒂芬方面已注意此项问题，在实行上就必将引起问题。如来电所示，虽然在道理上可以主张与梶原、拉蒙德换文无关，但在精神上会给拉蒙德和美国方面以至借款团方面造成不快。至少在借款团的存在为期尚浅的今天，产生这种情况，对我方来说似乎是不利的。另外，司蒂

芬的上述指问，是否因中国交通部方面希望借款所致。〔此句原文不清〕。故请查知此情决定方针。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

## 日本驻奉天总领事致驻华公使电

(1921.3.14　　第97号)

本官呈大臣第92号电：

关于贵大臣致驻华公使第98号电一事，对于四郑铁路的修筑，因在以张作霖为首的孙烈臣、吴俊陞等有势力人物的所有土地上都决定修筑车站，所以这些有势力人物希望尽早地修建铁路。同时，由于修建铁路，结果将使该地区的物价和粮价上涨，因此促成铁路的修筑是当地人民的普遍希望。另外，动辄受排日派煽动的东三省各省议会和学生等日后可能为此而掀起反对运动，但将只限于东三省，因而我想不必格外担心。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

## 池部领事致小幡公使电

(1921.4.1　　第2号)

呈大臣第4号电：

4月1日于郑家屯车站由四洮铁路局长等日中双方主要职员列席，举行了郑家屯至白音太拉间延长工程的开工典礼，当日开始土木工程。本地从3月28日起，遽然开始解冻，至30日辽河已达到行船无阻的程度，因而对工程的进展，估计毫无阻碍。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

编者按：郑家屯至通辽(即白音太拉)铁路于1921年4月动工，10月末完成。于是满铁急欲修筑郑家屯至洮南铁路，但是，由于发生了第一次奉直战争，未得实行。奉直战后，满铁利用张作霖的半独立状态，在同北京政府交涉“速成借款契约”的同时，积

极活动张作霖，使其同意施工、不反对短期借款并给予保证。张作霖满足了满铁的要求。

四洮铁路借款合同签订后，日方并未按约发行公债。修筑四郑铁路和郑通支线时所用的资金，都是作为对日本的高利息的短期借款处理的。此次的"速成借款"交涉，是四洮铁路多次短期借款交涉之一。因篇幅所限，其他各次短期借款交涉史料均未选译。

## 郑洮铁路工程短期借款交涉纪要

一、根据大正8年9月签订的四洮铁路借款合同规定，郑家屯至洮南铁路的路线有两个方案，即如合同所规定的郑家屯直接至洮南线和郑家屯经白音太拉至洮南线。中国方面最初的意见倾向于采用经白音太拉至洮南的路线。但是大正10年10月四洮铁路局赵局长向满铁提议：现经交通部批准，望能尽速按原合同的规定，修建郑家屯直接至洮南的路线。满铁方面也同意此举，赵局长于是递来如附件第一号的照会，继之又递来附件第二号的关于工程与借款的详细照会。满铁对该二照会均表示同意，并与四洮铁路当局人士就工程费预算与购买材料等达成协议，然后以此为基础，与四洮铁路局达成了附件第3号所示的借款2,400万元的非正式协议。满铁于是根据这项非正式决定的方案，与中国交通部正式进行交涉。（上述2,400万日元借款中的1,250万元及其利息1,187,500元共计13,687,500元，规定用作偿还旧债，余款则用作展修郑家屯至洮南铁路的工程资金、四郑铁路线上辽河与曲家店两座桥梁的修建费以及郑白铁路的改筑费。）但因当时中国政局渐趋动摇，奉直间的关系也日趋乖离，满铁考虑到此项借款的前途，认为应暂时等待政局的稳定。因此，无论对北京的借款交涉，或者对现地的工程，均未采取积极措施。11年4月，奉直双方终于开战，结果使东三省变为半独立状态，张作霖就任东三省保安总司令，几乎与中央政府断绝了关系（如将京奉铁路的一部分改称奉榆铁路即其一例），而且也无法估计这种形势究竟何时才能恢复正

常。

二、但如仅仅坐视形势的发展，该计划不会有任何进展，为开发满蒙着想，这样做也是很遗憾的。另方面，四洮铁路局督办及其他当局人士，根据大正 11 年春中央政府的谅解，也热烈希望开工。满铁于是利用奉直间战争气氛稍稍淡薄的机会，于大正 11 年 8 月派松冈理事前往奉天，令其说服张作霖。张作霖最初因此事与中央政府有关，极力反对，但是经详细说明之后，终于重新考虑而同意该工程开工，并且许诺：对满铁首先与北京交通部签订开工所需 300 万元速成短期借款合同一事，形式上不表示反对。于是满铁立即命北京公所代理所长牛岛吉郎与交通部商议，结果于大正 11 年 10 月 2 日交换了如附件第 4 号函所示的关于 300 万元速成短期借款的文件。此项借款数额之所以未定为所需资金之金额，而仅限于 300 万元，是因张总司令有意要完全反对同中央政府的借款，特别对此项借款的用途，因当时奉直处于敌对关系，怀有极大的疑惑。如借款数额定的过大，恐难消除张总司令的异议，因此将借款数额尽量限制在目前需要的极少数额。但是，当时中央政府当局却希望借到全部所需数额，其动机是企图获得巨额预付款或筹备费，故从这一点来看，也以借给最少数额为宜。

在这之前，满铁根据四洮铁路当局的渴望，于大正 11 年 9 月，暂由满铁垫款修筑了郑洮铁路工程之一辽河便桥及其前后的土木工程。这是因为该工程如不在结冰期间修建，将会给第二年春天的工程造成巨大障碍。该工程所需费用，约定从 300 万元借款中扣除。

上述 300 万元速成短期借款签订时，交通总长高恩洪与满铁北京公所代理所长牛岛吉郎达成如下谅解：

1. 郑洮铁路工程在交通部管理期限内，应将工程委托满铁；

2. 满铁应采取最好的办法，迅速在全路线上施工并建成；

3．300万元只是至明年5月前后所需工程费及四洮铁路局的办公费，至于修成全部铁路所需的其余款项，应于明年初春立即签订借款合同。

满铁于是根据上述谅解，开工修筑郑洮铁路。满铁所以采取这个方针，即以此速成短期借款数额进行全线工程，是基于与交通部达成的上述谅解的第二项。但是，从地势上看，郑洮之间本为沙漠地带，一旦从郑家屯修起，中途并无可以停止的地点，只有修到洮南才能发挥本铁路的机能。并且一旦开工，也唯有尽快修到目的地，才是增加该路利益的办法。换言之，只要从郑家屯出发，如不修到洮南，该铁路几乎毫无意义。双方有关人士从一开始就明确地理解到这一点。另外从预算及工程上看，如不在结冰期间与承包单位建立关系，并准备好全路线所需要的大部分材料，并对招募苦力也做出相应安排，则根本不可能做到经济而又迅速的施工。假如进入本年的施工期后才局部地采取这些措施，则只有引起所需材料的涨价，并将使工程拖延。

三、但是，后来高恩洪去职，由吴毓麟担任交通总长。为此，满铁于今年春又派松冈理事前往奉天，向张总司令及代理省长王永江说明情况，结果取得如下两项谅解：应签订包括修成郑洮铁路全线所需工程费、四洮线上辽河及曲家店二桥修建费、四郑铁路短期借款(即偿还正金银行的160万元)以及本借款手续费在内共计873万余日元的借款；并同意满铁赴北京与交通部直接交涉用新借款代替郑白铁路与郑洮铁路速成借款的旧债事宜。(何以未将过去的四洮铁路借款和此次郑洮铁路未完工程所需费用合在一起，构成一整笔2,700万元借款，却分别采取新的短期借款和代替旧债的借款来处理，其理由与去年秋季办理300万元速成借款时采取的手段相同，亦即如主张借给合在一起的巨额借款，恐难于消除张总司令的怀疑，并排除其异议。)

在松冈理事出差北京之前，交通部曾提议停修郑洮铁路工程。但第一次通知，经满铁北京公所牛岛与高交通总长取得谅解，认为按理此种要求不应通知满铁，采取了仅由牛岛一人拒绝通知的形式。交通部的第二次通知，通过了牛岛和帝国驻华公使馆。为应付此事，松冈理事抵北京后即与吉田代理公使协商，然后暂向吉田公使提出如附件第6号的意见，并仍由牛岛按附件第7号内容答复了交通部。另一方面，松冈理事又与交通部展开交涉，详细加以说明，结果交通部也谅解到停工之不可能及其要求之不合理。还由由利(四洮铁路会计主任)与穗积(满铁铁道部员)详细说明了预算内容和工程进展状况，结果更承认他们要求之不合理。总之，可以解释为，要求停工不是对方的目的，而是企图从满铁获得一大笔贿赂的手段。对方承认需要继续施工，并承认了签订此次借款契约的道义上的义务。但因政局动摇，当局唯恐被反对者造谣将借款利用于政治斗争，因而对签订借款契约表现踌躇。松冈理事乃急速将附件第8号与第9号照会交给交通总长：希望他能答复同意其中之一份，如因时局动荡以致两份均难应允，亦可由贵总长向满铁发来如附件第10号内容的照会。总之希迅速决定应允与否。交通部总长与次长就此问题进行了种种协商，结果答复：因恐泄露于外，被反对者利用造谣，故务希暂停交换借款合同，但却认识到郑洮铁路停工是不可能而且是不利的，而现在实际也正在继续修建，所以完全可以就此继续修建下去，估计政情不久即可大致安定下来(已说明，估计约需一个月左右)，在这个期间可详细研究预算等问题，然后，当接到研究结果的通知时，再伺机交换合同文件。另外，还要求对交通总长应致满铁的照会，做些文字上的修改。此事几经争论之后，决定由牛岛与孙次长二人重新推敲文字。松冈理事乃将满铁方面的工作委托北京公所，于5月28日离开北京。

四、但是，北京政局不知何时会发生如何变化，因此满铁一方

面以北京公所为中心以取得上述总长的照会；另方面又于5月(?)3日派松冈理事去奉天，会见张总司令，告知此次在北京的交涉概况，并说明了停工之不可能和不利，然后提出交涉：希今后由掌握地方实权的张总司令给满铁发来照会，对300万元以外的700余万元的未完工程负责（附件11号）。张总司令亦对停工之不可能和不利这一点完全表示同意，因而答复：我认为除由本人负责外，别无他法，但是需要与王代省长商量一下。松冈理事于是命奉天公所办理因上述会见而留下的手续，然后返回本社。目前此项交涉仍在进行。再者，满铁希望由张总司令处获得的照会，其内容如附件第12号

以上即协商此项借款的大致经过。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

编者注：附件均略

## 郑洮铁路工程短期借款交涉补充纪要

一、关于郑洮铁路工程短期借款交涉经过概况，已在“郑洮铁路工程短期借款交涉纪要”内叙述，现将后来的交涉经过简略补充叙述如下。

二、郑洮铁路工程短期速成第二次借款终未签订，因此松冈理事于5月底离开北京回到满铁本社。但在北京出发之前，已与交通总长及次长谈妥，应由交通总长以个人名义将“直到签订上述借款为止，在此期间可以继续修建”的中间性文件送交松冈理事，而且对该文件的基本内容也取得了谅解。

北京公所代理所长牛岛受命根据上述谅解反复交涉，但是文稿很不容易商定，因而拖延很久，至7月11日才由交通部送来要点大致如下的照会：

(1) 郑洮铁路展修工程既然已竣工一部分，即应继续进行修

建，以免造成损失。

（2）工程费问题，满铁方面的预算与交通部方面的预算相差很大。

（3）满铁方面应本照减轻四洮铁路负担的精神，考虑降低此项借款的利率及工程费。

满铁接到交通部上述照会后，8月11日命北京公所长将要点如下的复函面交交通总长，并已取得谅解，对复函毫无异议。但交通部上述照会及满铁对照会的复函，在交通总长与松冈理事以及牛岛公所长之间事前已取得谅解。

（1）可在到大正13年为止的借款偿还期限内降低新旧借款利率，但现在根本不可能立即明确降低比率，须由松冈理事在满铁首脑会议上努力争取。

（2）工程预算总额可由8,734,783元改为810万元。至于所减少的634,783元究竟分配在哪些项目，目前还难于列出全面的准确数字。总之，要按郑白铁路的标准，用810万元修成郑洮铁路全线。

如果对照交通部上述照会和松冈理事给交通部的复函，乍一看似乎双方工程费的数额还有很大差距，实际上交通总长及次长与松冈理事及牛岛代理公所长之间已有谅解，即：应从810万元借款中（此项借款中还包括：应偿还正金银行的四郑铁路工程借款160万元及四洮铁路局的全部经费等）支出除已借的300万元以外的剩余工程费用。至于在交通部的照会中，还深入在工程费某些细节上有所差异，这已由交通总长向松冈理事秘密说明，不过是为了维持延期签订本借款合同的体面而已。

总之，由于交通部发来上述照会，表明交通部已放弃要求从今年3月到4月停工的立场，改变了主张，认为可以继续施工以免造成损失。关于此点，在松冈理事自北京出发前，交通总长和次长即

向该理事和牛岛代理公所长许诺：根据交通部目前的立场，只能写出这样的字句，但满铁毕竟可以凭此照会继续此项工程，这是毫无异议的。

三、去年10月，满铁为尽速建成郑洮铁路工程，与交通部签订了300万元的短期借款合同。但该款已经用尽，如因此即停止该铁路工程，甚为不利。因此，除为四洮铁路垫付该路所需资金，以作为新借款成立前的方便办法之外，别无他法。交通总长和次长虽已向松冈理事口头约定，可以继续修建，和810万元借款合同待政局稳定时签字，但鉴于中央政局和东三省与中央的关系现下很不正常，认为由支配四洮铁路的张总司令处再获得上述保障较为适宜，于是松冈理事按此目的在奉天会见张总司令展开了交涉。结果今年8月2日松冈理事通过奉天公所向张总司令发去照会，请求给予保障。

8月6日得到张总司令对上述照会的明确答复：郑洮铁路的正式合同可待中央政府的局势稳定后再行签订，但通融款项一事难于拖延，故目前可由本总司令负责作保。

中国社会科学院经济研究所藏档，第349—945号

## 路政司致四洮铁路工程局赵局长密函

(1921.2.25)

径密启者，查部派查账员呈报，关于贵路行政、会计、工程各项应行改良各节，业经本部令行查照办理在案。该报告内尚有关于贵路用人一节，据称：查四郑借款合同规定，用人权限仅限总工程司、车务总管及会计处长须任用日人，此外关于三处职员，则总工程司等只有推荐之权，而任免大权仍操自局长。乃该路分课职员，工务、车务、会计三处课长，日人均居半数以上。此项课长人材我国尚不缺乏，不宜多用外人，乘此时该路雇用日员期限尚浅，较易

去留，若行之久远，将来必成吉长之局面，以致积重难返等语，实确有见地，相应函请执事查酌，密为筹备。俟日员等合同期满，相机掉换华员，以重主权，并随时将办理情形呈部，为荷。

东北档案馆：四洮铁路档案，第4140号

**四郑铁路满铁人员工资待遇**

单位：日元

| 职　　称 | 工资 | | 津贴 | | 退职归国旅费 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 月　额 | 年　额 | 月　额 | 年　额 | |
| 技师长 | 700 | 8,400 | 300 | 3,600 | 500 |
| 运输主任 | 500 | 6,000 | 150 | 1,800 | 500 |
| 会计主任 | 500 | 6,000 | 150 | 1,800 | 500 |

说明：津贴系指住宅费、车马费、仆婢费。因公出差时，另支旅差费。

根据《满铁关系条约集》别册第二辑，第402—403、406—407、411—412页，四郑铁路工程局技师长、运输主任、会计主任聘用合同制表

## 四洮铁路局长致交通部呈文

(1926.9.18)

呈为属路到期短期借款利息实际上只能筹付现金一百万元，及未能全部清付并请迅予划清债务各缘由遵令具复，仰祈鉴核施行事。案于八月二十七日接奉钧部第一〇〇四号训令内开，该路本年五月三十一日到期短期借款本息前据呈称，该路自能筹付日金一百万元，其余本息请商请南满会社继续展期，或发行公债或改为长期社债，以资清偿，等情。正核办间，兹接该社北京公所来函，以奉该社函称，此项借款亟须早将手续整理清楚，近来四洮铁路营业发达，所储余利足敷偿还该借款利息总额二百八十八万元而有余裕，且存储银行所得年利不过三分，而利息归入原本所付年利达九分，为四洮铁路自身计似应偿清较为有利，如以修补工程、建筑

工厂等必须费用，敝社随时垫借亦无不可，等因，函达前来，合将原函随令抄发即仰酌核具复，以凭并案核办为要，此令，附抄件，等因。奉此，窃查属路短期借款至本年五月三十一日到期全部利息总额计日金二百八十八万元，其中有应由政府认付者迭经呈明，似不宜混合一起。前之呈报筹付一百万元者，盖于清厘债务之中，隐寓稍留余地之意。谨将其中一切情形，为我总、次长缕晰陈之。查此项短期借款，债额虽为三千二百万元，而属路所得实际上不及三分之二，其余于八年十一月十五日财政部提用五百万元，历年展期以利作本，截至十四年五月三十一日积至八百六十二万一千一百五十四元六角八分；又于十四年五月三十一日新增垫付政府一百六十万元，均经先后呈□。□奉钧部第一四五三号训令略开，业经函请财政部拨还或由该部直接担负，又奉第一三九号指令略开，垫借政府之日金一百六十万元，其本利自应归政府担负，各等因，行知有案。此皆钧部之优予体恤，力谋减轻属路之债累，则此两项之本利不应混入路帑以内者彰彰明矣。至于属路自用之一部份应付利息，若按职局现在经济状况，虽略为活动，第通盘筹画，需要正多，不能不节留所余，以为挹注之地步，实未便罄其所有尽付利息，致令欲办一事或兴一工，动须仰赖外人，授债权者以隙，彼遂多方要挟，攫取利权，势必饱其欲壑而后已。凡此皆为南满惯用之手段，局长实所深恶而思有以挽救之，故对于路款之出入莫不极力撙节，宁使有余毋令不足，盖亦力谋避免仰赖外人之意也。近来属路之会计渐臻佳境，再加一番之蓄植，可具独立之精神，毋须事事倚赖于人矣。不过债权方面以为无利于彼时，思设法而撼动之，此不可不特别注意者。查该社原函内云，四洮铁路营业发达，所储余利足敷偿还该借款利息总额二百八十八万元而有余裕，似应偿清较为有利，如以修补工程建筑工厂等必须费用，敝社随时垫借亦无不可，等语。察其所言，表面颇近情理，实际上无非欲将属路之现金

吸收净尽，使我无能为力，势必遇事求其垫借，情势所迫，自非就其范围不可。果如所言则属路之经济将永永受其支配，遇有缓急之时，处处受其挟制，不啻会计之权操之于人，利害所关，殊非浅鲜。该函又云存储银行年利不过三分而利息归入原本所付年利达九分一节，骤闻斯言，固为失计，抑知向其借款亦须一样加利，属路果真空其所有，全付利息，以后遇事，转欲向其商借，是一还一借，徒费手续，其间得失，盖亦相等，并无任何利益之可言。且向其协商，既须经过几次之接洽，种种迁延，势必不能应我急用。即如属路筹设工厂一事，局长从前迭向该社松冈理事商议二年之久，彼徒口头敷衍，延至现今迄无端绪。即此一事可见该社之用意，非有特殊之利益，实不易见诸实行也。现在属路郑家屯郑洮段之辽河铁桥正在计划，无论如何明春势必举办。他如购置车辆、建设工厂，在在均关紧要，事事非款不行，临渴掘井，未必有济，诚不如力谋撙节，储诸银行，取之便利，较有把握。至该社随时垫借亦无不可一语，能否如期应用尚不可知，纵使彼具诚意果愿投资，而处兹时势因应良难，无论钧部或职局成立一宗借款，外间不察，啧起烦言，即去岁新增垫付政府之一百六十万元，已受多方指摘。此后局长益当仰体钧部慎重路款之意，力图撙节，能少借一宗外债即保持一分路脉也。矧时局瞬变，殊难测度，类如前年因受战事影响，属路财政竭蹶，局用开支几将停顿，彼时曾派属路会计处长亲向南满会社协商，以期经济上之援助，乃该社竟乘人之急，要挟多端，对于属路暂欠之托购物品以及租车煤炭等费，要求加给利息，足证该社对于寻常帐款犹且丝丝入扣，则缓急相通，更不可恃，其余尤可想见矣。此后如天之福，时局承平，固属商民之幸，万一遇有事变，前车可鉴，又将何从为计耶。局长追维既往，审度方来，外瞩债权，内察局势，俱不能不稍留财力，储之于平时以济急要之需。故对于南满会社来函要求将利息全部偿还一节，殊难遽予承认，至于应由政府认

付者计分两项，其一为财政部提用之款，连年累积，实计本金八百六十二万一千一百五十四元六角八分，年息九厘，截至本年五月三十一日止应付利息七十七万五千九百零三元九角二分；一则去岁新增垫付政府之款，计本金一百六十万元，年息九厘，截至本年五月三十一日止，应付利息一十四万四千元，两共合计应付利息九十一万九千九百零三元九角二分。现届继续展期，自应照数提出，径由担负方面自行筹付，以清手续，而明界限。至属路自用部份，依照现有财力，通盘筹画，实际上只能付给日金一百万元，其余利息，仍请俯念困难情形，查核前呈，商请南满会社，并归原本，减轻利率，继续展期或发行公债，或改为长期社债，以免每年转期之烦，并获减轻债累之益，整理初步莫善于此。再查去年十月间呈奉钧部三七一六号指令，准将此项借款暨属路自用一部分全数提交全国财政整理会，一并整理，归新增关税项下拨还，俟将来办理就绪，再行令知，行知到局，具仰钧部维持属路之至意，至足钦感。但阅时许久，未知此项整理现在已臻何种程度。倘能按照钧部之计划立予拨还固属幸事，第思关税会议，头绪纷繁，而债务多端，尤非旦夕所能整理。至属路此项借款业已过期，倘再迁延，年复一年，债累日深，恐非发行公债所能抵偿，前途利害，不堪设想，故此届展期，急待解决。局长愚见，与其徒托空言，遥遥无期，诚不如由钧部会同财政部迅与南满会社磋商，先将政府占用之两项借款照数提出，另定一种短期借约，声明俟关税项下整理就绪，再行拨还，较之简捷，既有指项，情势上当能办到，万一尚有问题，实系无法可设，或再以四洮铁路为第二步之担保，曾经探询南满意见，如此办法，可望承诺。总之，属路急待腾出此两项垫款，以作改筑铁桥、购置车辆、建设工厂等项之需要，事实上势难延缓。局长系为急谋解决起见，伏乞俯鉴下情，准照所请，无论如何务达到划清债务之目的。属路前途实多利赖，所有遵令核复拨付南满利息暨请予划分债务

各缘由，理合具文呈复，仰祈鉴核施行。谨呈交通总次长

满铁:《旧东北交通委员会文书》，四洮铁路档

## 四洮局长致交通部呈文及会社的对策

大正15年11月3日，四洮由利会计主任送来9月18日局长致交通部极密呈文的译稿，其内容如下：

〔略，见前件〕

会社为了确定此项问题的对策，11月10日大藏理事、森理事(关于第五、六项)、本部庶务部长、石井庶务课长、北京公所长聚会协商结果，决定如下：

一、关于更换四洮短期借款，保持九厘利率，为此可支付八万元(相当本金的二毫五丝)以内的筹备费；

二、上项按定例更换后，至来年更换期，为节省年年更换的手续，须更改为自动更换契约，对此，亦需支出相当数量的筹备费；

三、此次更换契约的代表人，依社长委任，由北京公所长担任(因来本社往返需要时间，以免错过机会)；

四、四郑公债汇兑差额问题，按正金银行的主张，严格交涉。

(五项为支付现银问题，六项是直接关系北京公所住宅问题，故省略)

根据上述协商宗旨，11月20日经总裁决定：

“考虑到我国利息低下的现状，难以拒绝交通部的要求，但变更和降低借款契约的利率，即使此次有相当理由，恐成为今后的恶例，希尽量避免此点。现在的实际情况是：中国政府特别缺乏现金，支付比较少的筹备费即可满足。”因此，在保持现行利率的同时，作为补偿，支付现有借款二毫五丝以内的筹备费，用以进行更换契约的交涉。将此意指示北京公所长，同时发去委任状。

满铁:《四洮铁道短期借款契约第七次交涉》，打字稿

## 四洮铁路局长执行督办职权
## 卢景贵致满铁社长山本条太郎函
(1927.9.2　　第587号)

径启者，查敝路短期借款，因利率过重迭经商请低减，虽为敝路减轻担负，亦即为贵社巩固债权，乃反复磋商未邀谅解，以致迁延至今，犹未成立协定，长此搁浅，殊非完善之道。兹值贵社长莅新伊始，本两国之亲善，谋相互之繁荣，侧仰宏规，至为纫佩。关于敝路债款，必能以公平主旨早为解决。爰特趁此时机，依据左列各理由，详为贵社长切实商之。

一、查此项短期借款，起于民国九年，是为第一次，利息七厘五，九八付款。按此利息，已高出四洮借款合同之上。迨第二次转期时，复增为利息九厘五，虽系十足交款，但第一次借款九八折扣者不过一次而已，第二次以后借款所增之利息，则须历年担付。以此计之，表面虽为十足交款为有利，而实际之亏损则尤甚于前。自借款成立以迄今兹，所受损失已属不少。此后自当力求削减，以期少补前亏。且此次请将利率减至八厘，较原订公债利率犹多三厘，实非敝路过分之要求。贵社应表赞同，勿留缺憾。

一、查四郑公债未发行之前，曾另订短期垫款合同，利率七厘，有案可考。旋因公债出售，故尔中止。设当时公债未售，自必履行垫款，交款既无折扣，利率亦不过七厘。今请将利率减至八厘，较之前项合同犹多一厘，似亦不应再持异议。

一、原订五厘公债久不发行，短期借款乃先扣五厘五之经理费，历年总计已达一百四十余万金，且系先付，较之利息必俟期满支付者尤有不同。此项先付之经理费，若以历年利息累计，其数已不可思议。按经理费系为发行公债之一种报酬，公债既未发行而先扣经理之费，无非假借其名，先扣一项利息而已。兹照前后实收

数目，精密计之，始而九八交款，从中扣去五厘五之经理费，实际等于九二五交款。其利息名为七厘五，实则尚不止此。盖以十足成算，实为八厘正一〇八之利息。嗣后改为十足交款，而五厘五之经理费仍然扣去，实际则等于九四五交款，其利息名为九厘五，实则已超过一分以上矣。债额达三千数百万，而利息如此之重，实为金融界所罕见。贵社果为彼此互惠计，当不待要求，应自动削减，借以表示好感也。

一、短期借款至第六次已达三千二百万元，其中实收者不过二千二百九十余万元，其余九百余万元均为经理费及以利滚利所积成。敝路受此巨大之损失盖已七八年矣。且实收数内，尚有旧钢轨抵去一百二十余万元，三江口、曲家店两处桥工抵去七十余万元，郑洮段包办工程亦抵现款。凡此无非借敝路之工事，而谋贵社之利益。设不减轻利率以资补苴，似亦未足表示贵社对于敝路友好之诚意。

一、贵我两路联运十年于兹，货物由敝路输入贵路转而出口者为数甚巨，是敝路不啻为贵社之营业线，因此每年平均增收总在四百万元以上，推及将来每年增收当在七百万乃至一千万之谱。敝路对于贵社尽此莫大之义务，揆诸互助之义，亦应享有相当之报酬。况敝路少受一分经济之压迫，即贵社亦当多得一分间接之利益。在贵社事业远大，而当事者又皆一时明达，宏筹硕画，另具一种高上眼光，当不在区区利率上过事较量也。

一、查敝路以前修筑，大半由贵社代办，如机关库、水塔、路线、桥梁、房屋等等，皆属临时性质。而钢轨一项又多为贵路换下之旧品，欲以临时的易为永久的，不得不重为修建，以致历年资本帐项下支出，为款甚巨，此种耗费，不得谓非感受贵社代办之影响。又机厂、机车、客货车等，均付阙如，每欲筹办，辄感款绌。是敝路受此经济之压迫，以致不能健全发达。以负债如此之巨，而设备仍

如此之陋，将来建设完备，其债累益增重大。凡此情形，皆债息过重之所致。贵我两路关系至切，在贵社似应双方着想，而有以副敝路之希望也。总之，贵社若能按照合同发行公债，敝路不但不受重利之积累，且有余力为路线之设备；公债既不克发行，自不能不为根本之谋减轻担负。贵我两路接轸联轨，荣瘁与共，是减轻利率一事，无论在精神上，实利上，于贵社均属有益而无损。矧敝路近年营业渐见发达，敝局长莅任后已两次筹付大宗息款，虽系履行合同之义务，亦即所以顾全敝路之信誉。然当此业务方兴之机，极应予以实力之援助，以资维护。故甚盼贵社毅然将利率减轻，则敝路前途更有进展之希望。不惟敝路之幸，贵社亦受其益。否则重利之下担负何堪，不啻施以重大之打击，殊非双方友好之所应，惟贵社长熟虑而详察之。相应函达，务希查照前函，准将短期借款利率减为八厘，以便及时协定合同，免再稽延，是为至要，并希同意见复为荷。

满铁：《旧东北交通委员会文书》，四洮路专档

## 四洮铁路局长卢景贵致满铁副社长松冈洋右函

(1927.12.31)

敝路短期借款减利一事，磋商久许，犹未解决，殊以为憾。按借款虽名为短期，而公债迄未发行，遂致无期延长，是与长期借款何异。夫长期借款利率至九厘之高，实为世界所无。〔中略〕在贵社虽欲直接与敝国政府商办，弟固毫无成见，惟交通部屡有公文委弟全权办理，近年来复有催速进行之令，身处当局曷能诿卸，彼此友谊甚深，用再为先生切实商之。一、借款利率能减至八厘以下尤善，否则务希减至八厘，以轻敝路担负，而敦双方睦谊；二、利率如不能依照希望所减，即请迅速履行合同发行公债，现在敝路全线告成、担保确实，公债售价应特别提高；三、上述二项如不能照办，或援洮

昂之例，别诸相当利益之酌助〔原文如此〕。以上三项意见，即祈酌量审择，但第三项意见实为必不得已之举，毕竟不甚光明。愚见自以第一、二两项意见为堂皇办法，甚望贵社毅然行之，足可表现真正好感，固无所用其迟回也。兹遣车务处长宇佐美君趋前面洽商议此事，即希查照为满意之答复，俾速解决，是所盼祷。

满铁：《旧东北交通委员会文书》，四洮路专档

## 东北四路负担满铁债款节略

（四洮铁路部分）

查修筑四平街至郑家屯间铁路之议始于民国二年十月，中日交涉之结果，为协定满蒙五铁路之一。至民国五年五月一日〔应为民国4年12月17日〕中国政府乃与日本正金银行缔结四郑铁路借款合同，由该行募集公债，其金额为五百万元，除去折扣每百元十三元五角及每百元五元五角经理费，共日金九十五万元外，实收四百零五万元。其还本期限由民国十五年五月一日起，至四十五年四月三十日止，按年摊还，年息五厘，每半年付息一次，未提用以前照章存于该行，年息三厘，即以四郑间铁路及附属产业为抵押。迨动工之后，因受欧战影响，日金暴落，物价腾贵，是项资金顿形不足，遂于七年二月十八日〔应为12日〕复与正金银行续借短期借款日金二百六十万元，年息七厘，期限一年，并无折扣，未提用以前存于该行，不给利息，到期之后，展限九个月，年息改为八厘。八年十一月十七日，由交通部偿还此项短期借款一百万元，嗣又到期展限一年，息仍八厘。十年十一月十七日到期，乃改为年息九厘，其利息按年均由局拨付。四郑一段计共借资金七百六十万元，除折扣外，实收日金六百六十五万元。洎八年政府议定展筑至洮南，并由郑家屯至白音太来增设支线，乃于九月八日与南满洲铁道株式会社商定四洮铁路公债借款合同，并将正金银行四郑间借款所享

有之权利之一部分移归满铁会社承受，其金额为日币四千五百万元。旋因欧战关系，金融利率骤异常况，公债不易发行，遂按合同附件（即往复公文）所定由该社暂时垫付，以为筑路资金，并先借付日金五百万元，由中央财政部挪用。此项五百万元之经理费为五厘五，年息七厘五，历次由局按年垫付。民国九年五月十一日〔应为3月9日〕商定第一次短期借款，其金额为日金壹千万元，除去财政部挪用之五百万元外，余者以为修筑郑白支线之用；惟当时南满因利率增高，须年息九厘五始允垫款，交部恐招物议，允予先扣利息二十万元，年息仍作七厘五，经理费为五厘五，计日金五十五万元，实收九百二十五万元，未提用以前存于该社，不给利息。订定十年五月三十一日为期，届期之后，应付利息日金七十五万元，遂将该项借款改订为一千二百五十万元，除拨还上项本利及新增二百五十万元之五厘五经理费十三万七千五百元，计共一千零八十八万七千五百元；其余之一百六十一万二千五百元，即以补充建筑郑白支线工程之用，此为第二次改签合同，年息改为九厘五，期限一年，其余款于未提用以前存于该社，年息七厘。迨至十一年五月三十一日期满，应付第二次改签借款一千二百五十万元之息金，一百十八万七千五百元，计新增一百二十万元之五厘五经理费计六万六千元，合共日金一千三百七十五万三千五百元，除改签第三次合同为一千三百七十万元外，其尾数为五万三千五百元，由局拨付，年息九厘五，仍以一年为期。嗣以展筑郑洮新线工程，于十一年十月二日续借短期借款日金三百万元，以十二年五月三十一日为期，年息九厘五，按日匀计，除扣去五厘五经理费日金一十六万五千元外，实收二百八十三万五千元，未提用以前，照章仍存满铁会社，年息七厘，随时拨充建筑工程之用。及至十二年五月三十一日因第三次签定之一千三百七十万元及郑洮短期借款三百万元均已到期，应付一千三百七十万元之利息为一百三十万零一千五百

元，又三百万元之利息为一十八万八千一百七十八元，其应付利息一百四十八万九千六百七十八元，新增债额三百五十万元应扣五厘五经理费八万二千五百元，合共日金一千八百二十七万二千一百七十八元，除改签第四次合同为一千八百二十万元外，其尾数七万二千一百七十八元，由局拨付，期限仍为一年，年息九厘五。嗣因郑洮新线建筑工程续需资金，并正金银行四郑短期借款尚欠一百六十万元，一再到期催索甚急，复于十二年十一月十五日，向南满会社商借短期垫款日金八百十万元，年息九厘五，除扣去经理费四十四万五千五百万元外，实收日金七百六十五万四千五百元，即由此款内拨还正金银行四郑短期借款尾数日金一百六十万元，余款仍存于该社，年息七厘，随时拨充建筑工程支销。十三年五月前借之一千八百二十万元及另借之八百一十万元均已到期，复以利作本共为二千八百四十四万五千二百余元，除以现款拨还尾数外，其整数二千八百四十万元，经订立展期契约，因我方力求利率减轻，乃改为九厘二毫五丝，此二毫五丝并允于将来发行公债时找回，新增债额二百一十万元暂免扣除经理之费，亦俟公债发行时照扣。至十四年五月期满本利合计三千一百零二万七千元，除筹付日金六十二万七千元外，复由部续借一百六十万元，实欠债款三千二百万元，续订合同，展期一年，经部省及本路一再商减利率，乃获改为九厘，其上期借款合同之利息内二毫五丝计七万一千元正，即作为本期借款已缴之经理费。此以往业经订立合同借款之情形也。迨至十五年合同期满之后，曾又付还息款一百万元，惟本路债累之重，究有不堪，且利率虽经核减，仍属不免过高，迭经续商核减，迄未解决，故十五年以后尚未续立合同。兹假定改为七厘，积至十八年五月底、连复利计算，共为债额三千九百六十二万四千余元（四郑公债在外），若以八厘计算，共为债额四千零九十九万九千余元；若仍以九厘计算，则应为四千三百九十四万二千余元，积至十八年

十二月底应为四千六百二十四万九千余元，再加四郑公债未还之数四百七十八万元，共为五千一百零二万九千余元。按上开负债其中半数都为经理费并回扣及以利改本所积成。况往年续订合同之时，均有付出尾数，十四年间又付出六十余万元，十五年间又付出一百万元，而积欠犹如是之巨。现计每年营业收入六百余万元，以之支付营业用款及补充工程之需尚堪敷用，其四郑公债已付出本利合计为三百四十六万八千余元，按照合同尚无拖欠。至四洮短期债款，实属无力清偿，若不别谋补救，实非本路自身所能解决者也。

满铁:《旧东北交通委员会文书》,四洮路专档

## 四洮路局致满铁函

(1930.1.4　第8号)

径启者，准贵社庶庶二九第二号之一函开：关于四郑公债利息英美币兑换差额，前横滨正金银行托由敝社代收自大正十四年至十五年份。该件贵国交通部曾与敝社商议，贵局所应付该汇水差额双方表决，当时交通部并有指令贵局办理在案，惟前卢局长拒绝支付稽延至今；依照四郑铁道借款合同第二十四条，四郑公债支付本利归还手续书第二项第三项诸规定之解释，贵局当然支付，毫无疑问余地，且经贵国交通部所承认；希请迅速支付，除将详细表另纸开列外，应请查照，等因。并据敝局会计处长宇佐美乔尔呈，准贵社庶务部长庶借二九第四五号七函开：关于四郑公债付息所生差额一案，正金银行函称各节，俱已领悉。查此案前于民国十四年一月据敝局前会计处长由利元吉呈称：横滨正金银行曾于去年以美币支付四郑公债利息兑换差额日金四千九百十七元六角一分，函请如数拨付，处长因鉴于本路损失太巨，且此例一开，将来如有同样之要求，影响于本路资本诚非浅鲜。爰拟补救之法:(一)须得

正金银行之援助，请日本政府以法令禁止将四郑公债持往国外从中牟利；（二）如日本政府不能颁布禁令，中国政府可以申明理由，向日本政府要求凡在纽约应付之数，得以金票兑换金币汇现前往；（三）四郑公债由满铁极力收买，等情，业经呈奉交通部指令，对于正金银行请付差额完全拒绝。嗣于十四年五月，准贵社庶庶二五第二号之七公函代为请求，复经于同年六月十九日敝局第二八九号公函声明碍难承认，并于十六年八月二十二日敝局第五六一号公函详细说明碍难承认之理由，函达贵社各在案。兹准前因，经敝局长详加审核，仍难承认。查四郑铁路借款合同第一条规定，借款数目系日金五百万元；第七条规定以日币付息还本，甚为详明，附表所列分年付息还本数目亦均开列日币，并无以日英法美各国货币择一付息之规定。且发行公债之时，完全在日本国内售出，正金银行交付净价为百分之八十一，共计本路收入日金四百零五万元，其中并无以美币折合日金之数，亦无直接收入美金之数，足可证明此项公债并未推销美国，毫无疑义。按息金根据本金而发生，债本既为日金，付息绝无支给美金之理。至借款合同第二十四条之规定及民国大正四年十二月间正金银行与交通部函商关于在欧美发售债票及付息还本事项，不过为求债票易于推销起见假定将来之办法。但该项债票，系在日本国于三日内完全售出，并未推销美国，则此项规定于发行公债之日既为〔未?〕发生效力，付息之时当然不能再行适用。又自发行债票之日起，历届付息，均按借款合同第七条之规定，照附表数目交付日金，从无以美金支付之事例。纵有执持债票人请求以美金支付利息，正金银行亦应拒绝支付，方与日金本位之主旨相符。总之，正金银行不守合同原则，遽以美金付息，实属错误，兑换盈亏敝路不能过问。迭经敝局遵照部令，根据合同原则声叙种种理由，函达贵社拒绝支付。敝路前任局长与会计处长均已完全否认，阅时已两年之久，贵社并未来函，敝局认为此案已经了

结。兹忽又接来函，实属不胜诧异之至。相应函请贵社查照转达正金银行撤销此项要求，实纫睦谊。

满铁:«旧东北交通委员会文书»,四洮路专档

## 附：四洮铁路的筹备费

(1925.2.24)

| | |
|---|---|
| 总额: | ¥ 3,496,622.70 |
| | $ 53,000.00 |
| 顶充款业已清理和确定者: | ¥ 1,084,026.00 |
| 无顶充款者: | ¥ 944,246.70 |
| | $ 53,000.00 |
| 顶充款未清理和未确定者: | ¥ 1,418,350.00 |

(1) 有关签订四洮铁路借款契约的筹备费

大正8年9月8日签订四洮铁路借款¥45,000,000.00契约之际，以相当于借款额的3.5%的金额作为筹备费交与四洮局长虞恩。交通部方面也可分得。

1 交与额: ¥ 1,575,000.00

其中:

¥ 500,000.00

大正8年10月12日以借款形式交付，大正9年5月17日凭证毁弃转帐为筹备费；

¥ 500,000.00

大正8年9月11日以借款形式交付，大正9年5月17日毁弃凭证转帐；

¥ 575,000.00

大正8年6月12日交给了以四洮铁路借款签订和第一次公

债募集后付款为条件的记名债权证书，大正9年3月5日短期借款成立时交付。

2 顶充款：

在四洮借款¥45,000,000.00的公债发行手续费，会社应得的5.5%即¥2,475,000.00中，实际发行手续费2%，即估计为¥900,000.00，其余3.5%，即¥1,575,000.00作为顶充款支付。但该公债尚未到达发行时机。

作为代替的暂时便通办法，会社以四洮铁路短期借款及四洮铁路工程借款的形式通融资金，代替公债发行手续费征收借款筹措手续费5.5%。会社领取的该项手续费总额，到大正13年5月31日为止共¥1,446,500.00，其中应作为筹备费顶充款者不过是¥920,500.00。另外，大正13年5月31日第四次短期借款更新以后，免除预收手续费。结果余额¥654,500.00到发行公债为止恐将无顶充款。

（2） 成田填补金

因与四洮局长虞愚及同路会计主任成田秀澄相关联的特殊情况，特向四洮局长虞愚交付。

1 交付额¥75,000.00

大正9年5月17日交付，无顶充款。

（3）第一次旧钢轨买卖契约筹备费

1 交付额：¥163,526.00

其中：

¥60,000.00

大正9年12月27日 局长赵世瑄。

¥43,526.00

大正10年1月15日

¥10,000.00

大正10年1月15日通过赵交给虞愚。

¥ 20,000.00

大正10年1月19日　虞愚

¥ 30,000.00

大正10年1月29日　虞愚

2　顶充款:卖给四洮局的旧钢轨和鱼尾板

出售螺丝及螺丝帽的收益557,392.99作为顶充款,收益的余额作为杂收入处理。

(4) 关于四洮铁路第二次短期借款向叶交通总长交付的筹备费

中国方面最初要求免除第一次更新〔指更新短期借款契约〕借款增加额¥ 2,500,000.00 的手续费¥ 137,500.00, 结果由于支付该项筹备费,拒绝了要求。

¥ 96,618.35($ 100,000.00)

大正10年6月6日

原拟将向四洮局出售的旧钢轨收益作为顶充款, 但因已作杂收入处理,故无顶充款。

(5) 关于四洮工程问题向张作霖交付的筹备费

1　为取得张的同意书而交付者

¥ 200,000.00

大正12年8月31日　无顶充款

2　有关第二次出售旧钢轨向虞局长交付的筹备费

¥ 300,000.00

大正12年5月10日

¥ 355,000.00

大正12年10月30日

总共¥ 655,000.00, 应以下列款项作顶充款: 向四洮出售钢

轨及附属品价款中的¥ 415,000.00;枕木价款中的¥ 80,000.00;预备费中的¥ 50,000.00; 车站费中的¥ 40,000.00;铺路费中的¥ 50,000.00; 电报和电话费中的¥ 20,000.00。但未整顿(会计课了解)。

¥ 100,000.00

大正 12 年 5 月 10 日　无顶充款

¥ 108,850.00

大正 13 年 7 月 15 日

预定以三江口和曲家店河桥梁工程用钢梁出售收益及架梁费作为顶充款(计划课同意)。

3　关于运送郑洮工程用苦力的筹备费

工程所必要的苦力从天津向四平输送时,由于不得已的情况,通过东亚土木会社向天津官宪以及其他方面交付者。

¥ 12 ,628.35

大正 12 年 5 月 12 日　无顶充款

(6) 关于郑洮第二次工程借款及第四次四洮铁路短期借款的筹备费

1　¥ 450,000.00

$ 53,000.00

其中:

¥ 400,000.00

大正 12 年 11 月 16 日　交通总长吴毓麟

¥ 50,000.00

大正 12 年 5 月 11 日　四洮驻京郭局长

$ 3,000.00

大正 12 年 11 月 18 日

2　无顶充款

(7) 向四洮副局长谢学瀛交付的筹备费

1 ¥ 35,000.00

其中:

¥ 15,000.00

大正 11 年 9 月 27 日 贷款形式

¥ 10,000.00

大正 12 年 6 月 12 日 对副局长被免职的慰劳金

¥ 10,000.00

大正 13 年 3 月 29 日 慰劳金

2 无顶充款

(8) 向四洮处长马龙潭副局长谢学瀛交付

¥ 25,000.00

大正 11 年 12 月 29 日

无顶充款

满铁总务部外事课:《筹备费调》,极秘,打字件

## 向交通部贷款五十万日元

此外,大正 15 年某月某日向现任局长交付五万元。

? 另外,与郑洮线工程相关联,大正 11 年 10 月 2 日向交通部贷付日金五十万元,以吉长铁路利润为担保(最初拟以贷款形式作为筹备费,现在实际已成为贷款,并且今年将得到十万元的利息)。

期限: 二年

利息: 九厘二毫

担保: 吉长铁路利润

满铁总务部外事课:《筹备费调》,极秘,打字件

编者注: 文中 ? 是原有的。

# 八、"承造"洮昂铁路，策划修筑横断中东铁路的昂齐支线

## 1 洮昂铁路承造合同签订经过

### 洮齐线的由来

该铁路，曾包含在明治40年11月8日，清政府同英商保令公司间缔结的《新法铁路工程合同》，新民屯——法库门——齐齐哈尔铁路中。由于日本强硬抗议，清政府同日本政府于明治42年9月4日缔结《满洲五案协约》，《新法铁路工程合同》作废，该铁路未能实现。

其后，关于本铁路，明治42年10月2日，东三省总督与美国银行团、保令公司之间，订立《借款承造锦瑷铁路草合同》，获得自锦州经齐齐哈尔至瑷珲之铁路敷设权，由于日俄强硬抗议，美国银行团与清政府间，未能缔结正式合同。

接着，大正2年，俄国与比利时财团携手，力图获得该铁路敷设权，终未成功。按大正9年10月10日签字的《日英美法四国借款团协定》，锦瑷铁路属于借款团范围，该铁路被包含在内，因此，英美所关心的该铁路，难于实现。鉴于俄国把该铁路作为中东铁路的营养线，而且想把势力扩张到南满西部，不断地窥测机会以便获得该铁路敷设权；满铁为了先发制人，于大正8年勘查了洮南至齐齐哈尔一线。此外，满铁松冈理事于大正12年11月，向我国政府提出关于满蒙借款铁路的八项意见书《关于促进修筑满蒙铁路》一文、事业计划、预定路线调查书（洮齐、长扶、开朝、吉会、白开

等五线),请求谅解。同年 12 月,政府确认满铁可负责有关满蒙铁路建设以及铁路投资事宜。于是,开始实现该铁路。

鉴于当时中国政局,北京中央政府与东三省两大势力并立;满铁认识到如不取得掌握实权的东三省的谅解,即使同北京中央政府交通部签订合同,满蒙铁路的修建亦难实现。为此,松冈理事与张总司令于大正 13 年 4 月举行会谈,开始交涉修筑以下铁路:(1)开原——朝阳镇线;(2)吉林——敦化线;(3)长春——大赉线;(4)洮南——齐齐哈尔线。张总司令对满铁的提议表示:四线中的属于奉天省的开原、朝阳镇线、其大部分属于奉天省的洮南、齐齐哈尔线,可以协商;并答复由奉天省长王永江负责;属于吉林省的吉林敦化线、其大部分属于吉林省的长春、洮南〔大赉?〕线,待上述与奉天省有关二线达成协议后,再同吉林省官宪开始协商;并声明当协商之际奉天省方面一定尽力斡旋。

满铁:《满洲铁道建设志》,前篇,1939 年版,第 113—114 页

## 洮昂路承办合同交涉纪要

〔前略〕

(一)修筑洮昂线的动机和交涉开始

大正 12 年 1 月,奉天省长王永江询问满铁野村课长:“第一次奉直战后奉天军人派倡议修筑奉海铁路,满铁曾否同意?条约上的关系究竟如何?”野村课长答称:“奉海线的修筑和连山湾〔葫芦岛〕的筑港联系在一起,构成对满铁的威胁;而根据日清满洲善后条约的秘密协约,清政府不得修筑满铁线的平行线,或危害满铁利益的支线,因此,中国方面在修筑奉海铁路时,必须事前取得日本政府的同意。”王省长谈称:“奉天省无意修筑连山湾港,筑港一事暂时不能实现。”他详述了交通部和奉天方面关于连山湾筑港交涉的过程。继续谈道:“修筑奉海线的理由,主要是军用;因此,满铁

不会蒙受多大影响。”他似乎把奉海线问题看得很单纯。王省长又谈道：“无论做什么事情都必须是互利主义的，若只图一方面的利益则将一事无成。满铁即使由于这条铁路而有所损失，但如果由于其它铁路的修筑而所得更多，结果不是有利吗？”他在语气中暗示：不妨以洮昂线或其它铁路作为交换条件。他委托野村课长转请满铁社长尽力斡旋，以便取得日本政府的同意。野村课长问王省长：“如蒙日本方面同意，拟立即实行否？工程用资金将作何打算？”王省长答称：“本人亲奉张总司令命令，故在取得日本同意后立即着手实施；本铁路拟不依靠外国借款，完全要用奉天省自己的力量建成一条模范铁路。”此项铁路计划显系杨宇霆等军人派所倡导，王省长本人也感兴趣，似乎劲头挺足。

当时满铁的对华交涉，仍然是走于冲汉路线的外交，和王永江几乎无任何联系。河〔川〕村社长刚刚就任；担任外交的松冈理事，也只是在第一次奉直战后王永江先生在大连医院疗养时，在星野家会见过一次。如松冈理事现在公开谈论那样，最初期间曾怀疑王永江先生的为人，甚至警告我们对他要提高警惕。因此，对王省长的上述请求，我回答说：“关于修筑奉海线，取得日本政府的同意，只是外交上的手续；是否应允仍然决定于满铁，为了取得满铁同意，贵省长能够接近满铁是很重要的。”

我把王省长关于修筑奉海线的谈话报告给社长，同时和岩间先生商谈结果，决定采纳王永江先生的要求，并以此为开端，竭力造成能以王省长为中心解决其它铁路问题的良机。岩间先生向河〔川〕村社长介绍了王永江先生的为人，怂恿应以奉海线问题为开端，和王永江先生携手完成各项开发事业。当时，河〔川〕村社长在下述琐细问题上和王省长进行了交涉。

当时，大连华商正在为银本位制问题奔走。他们似乎认为满铁赞成银本位制，据说公议会长郭学纯会见王省长时曾谈到，由王

省长委托河〔川〕村社长，请满铁社长能协助解决银本位制问题；所以王省长求我将此事转达给河〔川〕村社长。当时，河〔川〕村社长正在东京；我也预定赴东京出差。王省长的上述委托，决定用奉天省长致河〔川〕村社长的公函形式办理，我带着这封公函，在东京交给社长(1923 年 5 月)。我在东京期间，接到岩间先生电报，内称："王省长请向河〔川〕村社长转达，奉天东北大学拟聘请日本人工科教授，请河〔川〕村社长予以推荐。"由于要聘请能用英语讲课的教授，没找到适当人材而不了了之。

大正 13 年 4 月，松冈理事会见张总司令，开始进行下述问题的交涉：(一)开原、朝阳镇线；(二)吉林、敦化线；(三)长春、大赉线；(四)洮南、昂昂溪线。张总司令对本社提议答称："在上述四线中，属于奉天省的开原、朝阳镇线，大部分属于奉天省的洮南、昂昂溪线，可进行协商；关于此项协商，责成奉天省长王永江办理；属于吉林省的吉林、敦化线，大部分属于吉林省的长春、洮南〔大赉〕线，待上述有关奉天省的二线达成协议后，再与吉林省官宪进行协商；届时一定尽力斡旋。"于是，松冈理事立即决定与王省长协商上述有关奉天省的两线，并决定由我〔野村课长〕担任松冈理事的助手。

(二) 交涉经过

交涉开始时，松冈理事拟定的交涉方法：

交涉开始前，我为了听取王省长对交涉的希望和注意事项，会见了王省长。王省长谈称："协商问题，双方都不能拘泥于小事，要出于公正态度，是很重要的；本人愿排除一切弊病，实现理想的协定；由于重大事项须与杨宇霆商量，同松冈理事会谈时，估计要有许多问题不能当场回答；总之，满铁方面可提出希望条件，然后依此进行协商，不知可否？"我答称："松冈理事和贵省长完全抱有同样见解，一定不会施展普通交涉时的手腕，对重要事项向贵省长作一番说明以后，贵省长方面的情况我将另行拜访；满铁方面认为有

困难的情况，由我向贵省长申述。”王省长认为这样很好，表示同意。接着，王省长笑着说：“听说满铁过去进行的交涉很不公平。”我回答说：“那要看对象，如果满铁在交涉时不公正，也是迫不得已的，并非出于本意。”王省长又说：“此次交涉，本人是直接负责人，希望绝对公正。”关于会议的方法，会议场所决定在省长公馆；会议日期和时间，根据情况临时决定，每次会议尽量不超过一小时。

翻译由丁鉴修先生担任，倘遇该人不便出席情况，决定由我事前告知省长，并由我担任翻译。

松冈理事参考王省长上述谈话，拟定了交涉方针。王省长的话明显指出，此次交涉，中国方面负责人虽然是王省长，但杨宇霆的意见有重大作用。松冈理事决定始终以王省长为对象进行协商，未经王省长示意决不同杨宇霆进行交涉；另外安排松井、町野、阪东三顾问对杨进行活动。同王省长协商时采取如下方针：松冈理事就重要事项予以说明，并且为了便于王省长说服杨，事前携带汉文说明书，临别时给王省长留下；以后的交涉，由我听取省长方面的情况采取对策。此外，松冈理事鉴于此次交涉的性质，决定严格保密，为了限制有关人员的范围，直至合同商订完了不向政府方面作报告，对当时奉天总领事船津先生也绝对保密；全部文件命我保管，并对一切人严格保密。

交涉经过：

大正13年4月，松冈理事在王省长公馆同王省长初次会晤进行交涉。松冈理事提出：“拟就修筑洮南至齐齐哈尔间铁路、开原至朝阳镇间铁路问题进行协商。”对此，王省长谈称：“在协商这一问题之前，希望日本方面同意奉天省修筑由奉天至海龙的铁路，并希望日本方面声明日本放弃对开原、朝阳镇铁路现有的借款权。”他根据奉海铁路和开朝铁路的经济关系，陈述了奉天方面提出上述要求的理由。在王省长提出的两项要求中，声明放弃对开朝铁

路的借款权是满铁方面未曾予料到的问题；由于王省长陈述此项要求的理由充分，估计奉天方面决不能撤回此项要求；而当时满铁并不十分重视开朝线，同时日本政府当时的意见是：满铁的营养线不一定依靠日本的借款，在阁议中已决定也可由中国方面单独修筑。特别是开朝线，奉天省已给予开拓汽车公司以修筑轻便铁路的许可，而和登良吉还参与此事；因此，松冈理事撤回关于开朝铁路的提议，关于洮南、齐齐哈尔铁路，决定在日本同意奉天方面上述要求的同时进行签字的谅解下，议定合同草案。松冈理事取出满铁方面的承办建造洮齐铁路合同草案（附件第一号），就重要事项大致加以说明，将日、中文本合同草案以及汉译草案说明书（附件第二号），交给王省长后便告辞。合同草案要点如下：

一、按东亚土木会社绘制的线路图、建造计划书及建造预算书，由东亚土木会社承包施工；

一、以建造预算书所载的预算总额一千二百九十二万日元为工程承包费；

一、铁路材料由东亚土木会社购买，但中国产品其质量、价格和日本或其它外国相同时，则购买中国产品；

一、聘请代表一名，给予会计主任职权；

一、聘请运输付主任；

一、采用日本人助手数名；

一、铁路移交后六个月以内不支付承包费时，则按年息九厘五、期限四十年、以铁路收入及铁路财产为抵押等条件，订立借款合同。

在第二次会议上，王省长针对上述的满铁提案，提出奉天方面的反提案（附件第三号），并大致加以说明。奉天方面的提案要点如下：

一、按原本一千二百九十二万日元、年息六厘五、期限四

十年、以铁路财产及收入为抵押等条件，订立借款合同；

一、铁路材料由铁路局任意购买，但日本产品较中国产品优质廉价，并与其它外国产品同等时，则购买日本产品；

一、聘请日本人一名，任帐簿监督员；

一、修筑洮南、昂昂溪间铁路。

奉天方面的提案，不仅拒绝采取承办建造合同形式的满铁提案；而且针对满铁提案提出的承办建造合同变成借款合同时的年息九厘五，主张六厘五；关于采用日本人，只同意一名帐簿监督员，一概否认技师长、会计主任、运输主任；又对购买材料，针对满铁提出的由东亚土木会社购买，改由铁路局任意购买；并且把日本方面合同的当事人改为满铁会社，回避东亚土木会社。王省长对奉天提案所作说明如下：

关于工程费，信任满铁预算，按满铁提案定为一千二百九十二万日元。奉天方面借用这笔款项，将作为洮昂铁路修筑费加以严格使用，所以有关施工及购买材料，希望完全交给铁路局办理。利息定为年息九厘五，将过分加重铁路局负担；以四洮铁路为例，甚至会造成无力支付利息；况且就满铁而言，作为对营养线的投资，也希望能付出一定牺牲。关于采用日本人而赋予职权一事，鉴于中国现状，相信会对铁路局有利；但采用外国人却不受舆论欢迎，所以只打算采用一名日本人担任帐簿监督员。合同当事人希望由最有信用的满铁会社承担。本铁路从洮南修筑到昂昂溪；从昂昂溪延长至齐齐哈尔，希以后再谈。

松冈理事听取了王省长的说明，随即原封不动地带回了奉天的反提案。该反提案系由秘书起草，经王省长亲笔删改的。

奉天方面的提案和满铁差距很大，但由于奉天方面坦率地立即提出反提案，从而可以了解奉天方面最低限度的要求，使交涉有了入手的地方。松冈理事感到很高兴，因为王省长态度光明正大，

如果对手是交通部则很难解决的预算问题，现已顺利通过。

我奉松冈理事指示，为了了解有关奉天提案的意见并说明满铁方面的情况，会见了王省长。首先，询问奉天方面否认满铁承办修建的理由；王省长的意见归结到因为满铁承办修建不可靠。王省长曾再三举出郑洮线工程的实例。我想像这可能是由于局长为向王省长讨好说了一些闲话，所以我说："关于郑洮工程，贵省长当然可能从局长方面听到满铁方面的缺点；而我因为在满铁，所以也听到很多局长方面的缺点。不过，我既没到现场作调查，又不是专家，当然无法断定是由于局长方面有弊病的结果，或者是由于满铁方面对工程的漫不经心，草率从事。这至少要对实际情况进行调查；否则，无法作出公平的判断。依我看，如果满铁承办修建，贵省长本着尽可能修筑既经济而又出色的铁路的方针，勉励参与工程的铁路局员，我看会修成一条理想的铁路。贵省长如能采取这一方针，幸而我在满铁，一定竭尽全力按贵省长的旨意行动。"郑洮线工程看来给王省长留下很坏的印象，对于我的建议，王省长谈道："郑洮线工程确有很多缺点，显然是满铁承办修建的结果很坏，所以和杨宇霆议定由中国自己修筑洮昂线。"王省长和往常不同，大有理论能手的姿态(王省长在此次会谈后不久，便密派当时任东北大学教授的于长富，调查郑洮工程的采购情况等)。王省长还说："年息九厘五的利率，作为巨额借款的利率过高，满铁由外国借款时也有年息在六厘左右的；又如同交通部商议借款问题时，还可能索取大量贿赂，而此次交涉却省掉贿赂，也应该降低利率。"我对他说："贵省长不收贿赂，而要求降低利率，对贵省长来说确实是理想的；但对满铁来说还要照顾到满铁有关的其它铁路的借款利率，不能把这次交涉孤立地进行核算。您提到外国借款有年息六厘的，英国借款曾有过六厘左右的，现在我想大概在八、九厘左右。作为满铁，在变更利率时还必须取得政府同意；如果同其它借款铁路相

差悬殊，则无法同政府协商。”关于采用日本人问题，我谈道：“按奉天方面提案，和四洮铁路合同有很大距离，不可能得到日本政府同意。不仅采用日本人问题，满铁此次交涉都必须取得政府同意。向日本政府要求看来不会同意的问题，只会使松冈理事为难；因为我对满铁能否同意的问题很了解。”结果，王省长说：“采用日本人一事，因为不是重大问题，所以有商讨余地。”

从王省长的口吻和态度观察，我考虑：利率问题和采用日本人问题可能谈妥；但感到：承办修建问题似乎很难解决。

松冈理事得到奉天方面的提案，也大致摸清了王省长的意向，为根据奉天方面的提案商讨今后的方针，暂返会社。

松冈理事同社长商议结果，议定在奉天方面决不同意订立承办修建合同时，则订立借款合同。经社长批准，根据奉天方面的提案，按下列方针进行交涉（批准事项详细内容见附件第四号）。

一、利率为年息九厘；

一、由铁路局购买材料；

一、关于代表，除原案职权外，主张尚须具有技师长职权；不得已时，以下列各项作为条件进行让步：

（1）为执行代表者职务，采用数名日本人，此件另以书面商定；

（2）关于运输主任，尽量坚持原案；不得已时，关于运费协定，另以某种文件交换达成谅解。

松冈理事在获得社长如上批准后，为坚持原案的要点，参酌奉天方面的提案和王省长的意见，又修改了原案，制定了合同案（附件第五号），该合同案与原案不同之点如下：

一、承办修建合同改为借款合同时，利率定为年息九厘；

一、由铁路局购买材料；

一、删去聘请运输副主任一项，另以交换公文就运费协

定达成谅解;

一、合同当事人为满铁会社;

一、区间为洮南、昂昂溪间。

松冈理事作好上述准备返回奉天，会见王省长，提出修正案，大致加以说明，并将修正案说明书(附件第六号)、可订立承办修建合同的说明书(附件第七号)以及关于代表文件的说明书(附件第八号)，交给王省长。此次会见，松冈理事说明了满铁和政府的关系，以极其热心的态度表明，只要有可能取得政府同意，对王省长的公正主张，打算尽量让步。

关于承办修建:

对此项问题，我多次访问王省长进行商谈，也曾提到满铁承办修建时的实行方法。王省长谈称:"奉天省没有人材，尤其是技术方面，但洮昂铁路的工程并不困难，还可有助于技术人员的学习，因此奉天方面一定要自己修筑。本人在铁路局员的监督方法方面是有把握的。已经有吉长铁路、四郑铁路的先例，即使缔结纯粹的借款合同，估计日本政府也会同意。您所说的理由未免薄弱，等等。"我从这里看出王省长对此项问题的态度，竟是意外强硬。于是，我同松冈理事商量后，决定把岩间先生请来奉天支援我们。岩间先生站在第三者的立场，以公正的斡旋者态度，向王省长建议。另一方面，松冈理事还通过松井、町野、阪东各位顾问对杨宇霆进行劝说。为此项问题大约化费二十天时间，奉天方面终于撤销订立借款合同的提案。王省长同松冈理事会见时，同意按照满铁的提案，以承办建造合同的形式进行协商。此项问题得到解决，是松冈理事努力的结果，也是岩间先生对王省长尽力斡旋的结果。

关于利率:

就规定利率为九厘一项，松冈理事向王省长提出了从满铁社债利率方面进行论证的理由书，我提出了第十次以后的社债利率

表，并告以社债的利率是秘密性质的；阐明利率九厘最为适当。奉天方面提案的利率为六厘五，和满铁方面修正案之间尚相差二厘五；满铁方面修正案从九厘五让步到九厘后，王省长并未讨价还价，当听取了满铁的说明后就干脆同意了。

关于采用日本人：

满铁修正案规定应聘用代表一名，管理铁路一切收支，并在所有用款各单同局长签押，并得采用执行职务所需日员数人。根据王省长的要求，将代表改为顾问，管理改为代管，采用执行职务所需日员人数限定为两名。满铁修正案中删除了原案的运输付主任，代之以换文（附件第十号），就运费协定达成谅解。

关于购入材料：

满铁修正案规定，材料应由铁路局长任意购入，但须由外国输入之物件应由满铁购入。根据王省长要求，修改为：须由外国输入之物件，经铁路局同满铁协商后购入。

关于购入钢轨之新旧问题：

满铁修正案的修建计划书规定使用旧钢轨，王省长主张使用新品。当时松冈理事认为，无论如何得把满铁的旧轨条卖给该铁路，为此曾煞费苦心。我说明了使用旧轨条对洮昂铁路有利，并询问王省长为何奉天方面主张使用新轨条？王省长答称："以前满铁卖给四洮铁路旧钢轨时，仿佛经常行使贿赂。因此，本人不想同满铁作旧轨交易。"我认为，王省长所以主张使用新轨条，未必是除非新轨条就不行，可能是为了避免不必要的嫌疑，而不喜欢把旧轨条这个字眼写到合同中。松冈理事为了把使用旧钢轨一点保留在合同中，多方努力；但最后提案，在合同中写上使用新钢轨；当认为使用满铁旧轨条有利时，即希同意购入满铁旧轨条。王省长同杨宇霆商议后，同意松冈理事的提案。

关于工程承包金额：

关于工程费预算，王省长无条件地同意了满铁提出的一千二百九十二万日元，并以此金额为借款金额，提出了借款方案。奉天方面撤销借款合同提案，承认满铁承办建造合同提案后，仍照旧承认此金额为工程承包金额。同时，王省长希望，在施工时工程费如达不到承包金额，则应按实际费用减低承包金额；实际工程费如超过承包金额，则应按超过金额增加承包金额。松冈理事表示同意。此时，王省长的谈话姿态，显出十分廉洁，指出必须一扫铁路方面的积弊，建成最经济而又出色的铁路；也深希满铁避免不应有的浪费。松冈理事也用不亚于王省长的公正意见相与周旋。

通过合同草案：

对于满铁的修正案仅稍加修改，于6月上旬即将合同草案讨论完毕。当议定此项草案时，双方取得以下谅解，即：奉天方面要求日本方面同意其修筑奉海线，并放弃日本方面对将成为该铁路竞争线的开原、海龙城线的借款权；必须在取得日本方面对上述要求的同意时，草案方能签字。关于上述签字的谅解，决定用换文声明。草案讨论完毕同时，便就上述换文草案开始进行协商。松冈理事为了在换文中写明日本方面同意奉天方面修筑奉海线；并且关于日本方面对开原、海龙城线放弃借款权一事，尽量使用委婉词句；提出如下主张，即打算在换文中写明：关于前者，必须在奉天方面拟修筑奉天、海龙城线的情况下，日本方面表示将予以同意时，关于后者，必须在奉天方面拟以中国资金修筑开原、海龙城线的情况下，日本方面表示将不提出异议时，此合同草案方能签字。与此相反，奉天方面避免写明日本方面同意修筑奉海线问题；并且主张明确声明放弃日本方面对开原、海龙城线的借款权。关于此项交涉，双方提出种种折衷意见，结果商定："将来若奉天省方面自行建筑奉海铁路，日本方面承认不建筑开原至海龙城之铁路时，此项合同草案方能签字。"同时决定：由奉天方面将按此宗旨向满铁

方面提议的公函(附件第十一号),附上合同草案,提交满铁方面;满铁方面将同意奉天方面提议的公函(附件第十二号),附上合同草案,提交奉天方面。并规定:此一换文的有效期限为五个月。大正13年6月18日交换此等文件,洮昂铁路承办建造合同草案有效地通过了。

合同签字:

松冈理事为取得政府同意,携带同奉天方面业经议定的合同草案、张总司令和王省长联名致松冈理事的公函急速进京〔东京〕,公函中记载:必须取得日本政府关于奉海线以及开海线的声明后,合同草案方能签字(由于此公函与合同草案是不可分的,所以公函与合同草案均已签字)。8月下旬,松冈理事回到会社。在该理事回社前后,奉天总领事接到外务省电训,其中指示关于奉海线及开海线可向奉天方面声明。电训中附带指出,详细情况应同满铁松冈理事磋商。由于船津总领事不了解事件内容,我按照该总领事的委托,写好应交给奉天方面的关于上述声明的函稿;又同王省长商讨在收到日本总领事的公函后奉天方面应交给日本总领事的函稿;并得到王省长允诺,在收到总领事公函后即发出奉天方面的公函。因此,船津总领事偕我会见王省长,提交日本方面的公函(附件第十三号)。奉天方面的公函于同日送交总领事馆(附件第十四号)。

因为已经办完有关合同签字的外交手续,终于到了合同签字阶段;所以王省长为了签字将合同送交张总司令。可是,张总司令踌躇起来,不肯在合同上签字。松冈理事非常担心临签字时出现麻烦,便托顾问们通过杨宇霆迫使张总司令在合同上签字。结果,张总司令仍未签字,把合同原样送还王省长。这时,王省长似乎想像到张总司令将有所要求,自己则毅然在合同上单独签字;并提醒松冈理事说:要他携带合同去会见张总司令,直接请他签字。松

冈理事立即偕镰田先生会见张总司令，据说张总司令是在非常踌躇之后才签字的。如此，洮昂铁路承办建造合同（附件第十五号）终于在奉天当局和满铁会社之间完全通过。

（三）〔略〕

（四）交通部对承办建造合同的追认

对洮昂铁路承办建造合同，取得交通部的追认，从和交通部的关系来看，也是满铁所希望的。因此项铁路合同与四国借款团有关，所以关于本合同，须向四国借款团发出通牒，而在此之前要取得交通部的追认。松冈理事为通过叶交通总长解决此项追认问题和吉敦问题，已约定在14年4月通融给叶总长二百万日元（加入四洮借款及吉长借款金额内）。叶总长所以从满铁接受这笔款，是因为要将其大部分交给张总司令，叶总长当时曾为此事来到奉天。但张总司令和叶总长计划从满铁取款一事，王省长并不知道。我根据松冈理事指示，在叶总长到奉天以前曾会晤王省长说明此问题，请王省长谅解；但王省长只是笑着听我的谈话，未置可否。当时，松冈理事打算尽量在奉天通过魏武英，就追认问题和吉敦问题同叶总长大体取得谅解；王省长也通过我给了种种指点，可是由于叶总长都不予理睬，所以松冈理事便偕穗积哲三先生和我于同年5月前往北京。叶总长曾与松冈理事商量，谈称：关于追认洮昂合同的公函已转交外交部，吉敦线亦可立即开始协商，希望事前支给二百万日元。对此，松冈理事征求竹中、牛岛二人和我的意见。我由于不了解叶总长的为人，也不熟悉他的作风，所以未置可否；竹中、牛岛两人大体都赞成预付该款。松冈理事支给二百万日元，办好四洮借款汇票的手续；可是叶总长以后却回避和松冈理事会晤。并且不凑巧在北京发生学生排日运动，给叶总长以回避协商的口实。我考虑，最有效的捷径是托王省长，请王省长对叶总长下功夫。于是，6月中旬返回奉天，报告了北京情况，请省长给予指示。

王省长接受这一委托，并以衷心同情松冈理事的口气谈称："既然已经交款，再继续留在北京反而不好，最好是快些离开北京，以后的事情由我来妥善处理。"我问是否可将贵省长意见原样电告松冈理事？他慨然允诺。我立即给松冈理事去电说明此意，他回电说：再逗留一段时间看看，请向王省长致意。

到 8 月 20 日，松冈理事来电说：关于追认洮昂合同，因为交通部已给奉天省长发去公函，所以要同王省长协商，由王省长办理送交奉天总领事的公函，说明已取得交通部的承认。于是，我向王省长谈了电报的大意，打听已否接到公函。王省长慨然答道：还未接到公函，接到后立即向奉天总领事发出公函通知。交通部的公函在次日到达了，但不料王省长却推翻了日前对我的诺言。他说："此项合同是我们同满铁订立的，所以省长的公函要直接送交满铁会社。"我从王省长的口气观察，王省长所以变卦，肯定是有很充足的理由；大概是交通部有意对地方当局同外国人擅自订立的合同，想避免经外交机关通知中国政府业已追认的形式。松冈理事未能经公使馆办理对交通部的此项通知，大概也是由于这种原因。我想在交通部致王省长的公函中，也附带说明了此点；至于通知的方法，一定是完全让王省长处理的。我对于松冈理事主张通过总领事馆的用意也大致了解，所以同王省长多方协商要通过总领事馆；可是王省长和往常态度不同，断然拒绝。我不得已用电报向松冈理事报告了详细情况，结果松冈理事数次来电，严格指示我说："作为我的口信托王省长，要通过总领事。"我担心即使说是松冈理事的口信也无济于事；而且由松冈理事一再恳求，似乎把王省长看得过于低能，有伤王省长对松冈理事的一番好感；同时因为不愿松冈理事的要求有一次被王省长所拒绝；于是，对松冈理事的训电答复说："碍难作为理事的口信转达给王省长。"另一方面，虽然采取了所有办法试托王省长办理，终于未获应允。奉天省长的公函（附件

第十六号）于8月28日送给满铁。此一问题是在我担任松冈理事的助手工作的经历中最感到苦恼的问题。（松冈理事和我的往复电报见附件第十七号）

（五）〔略〕

（六）承办建造合同的执行，东亚土木会社问题

在奉天方面撤回借款合同、承认满铁方面的承办建造合同时，业已商妥，改组东亚土木会社而许可奉天方面的代表参加，在满铁会社承办下由东亚土木会社负责建造。关于奉天方面代表认购股份的方法，决定随后协商，松冈理事首先委托王省长推荐奉天方面的代表。关于改组东亚土木会社问题，杨宇霆颇感兴趣，王省长也特为此事和杨宇霆取得联系；但杨宇霆却擅自推荐张商务会长担任奉天方面的代表，他和镰田先生谈过要通过丁鉴修同张会长商量。当时，张会长正在北京，我向王省长谈了此事并征求他的意见。王省长答复说："待张会长返奉后，由镰田先生和他商量一下试试看。"此后，王省长仿佛不再愿意谈及东亚土木会社问题。张会长从北京回来，杨宇霆便同他商量上述问题，不知何故未获应允，所以这件事就暂时搁下了。松冈理事很重视向王省长作过的诺言，急于改组，已经着手收买将由奉天方面认购的股份，所以我经常探询王省长的意见。但王省长对此事的态度仍然没有改变，所以也毫无办法。到去年10月，王省长在我的催促下答复说："由于任丁鉴修为奉天方面代表，一切问题请和丁鉴修协商。"我随即叮问他杨宇霆是否了解此事？他回答说："已经和杨宇霆商量过。"以后，郭松龄事件开始，接着是王省长辞职，到日前我奉大藏理事命令前往金州和王省长商量此事为止，一直成为悬案。

满铁准备工程材料问题

大正13年9月，承办建造合同签订后，不久就发生第二次奉直战争，奉天方面已无暇顾及铁路问题。松冈理事惟恐俄国方面

阻挠，对合同签字的事实保守秘密；同时为了加速工程，在合同签字过程中就密令满铁铁道部长准备工程材料。铁道部关于开始施工的部署大致完成，我便于奉直战争结束后立即接受松冈理事命令同王省长协商开始施工问题。当时张总司令留在天津，王省长答称："张总司令日内返奉，开始施工问题须待彼时；至于加速工程，本人大为赞成。"松冈理事计划在结冰期运输材料，由于张总司令已经归奉，我奉理事之命于12月29日会见王省长，声明松冈理事拟就开始施工问题于年内同贵省长协商。王省长认为有必要同张总司令磋商，加以年关在迩，决定会见日期为大正14年1月15日。在会见时，松冈理事预料到：合同虽已签订，但开始施工仍有困难；便力陈由于俄国方面的关系有加速工程的必要，因此希望立即开始施工。看来王省长似乎已取得张总司令同意，当场慨予允诺。当天，我奉松冈理事之命再次访问王省长，告以必须利用结冰期运输材料以便加速工程，并在开工前对合同签字一事必须保密；又顺便谈到，松冈理事在预定请求贵省长给以事后承认的情况下，已经极其秘密地由满铁准备好木材等工程材料，请王省长给予承认。王省长只反问一句，"已经买好了吗？"并丝毫未提是否违反合同等一类的话，愉快地答应可以立即开始运输。铁道部在移交材料方面遇到不少困难；但是，在材料问题上，会社方面却如此严重地违反合同。

铁道巡警队编成问题

由于材料运输问题已取得王省长允诺，我奉松冈理事之命立即同王省长协商铁道巡警队组成问题，以便保护运输作业和测量班。巡警队2月中旬由奉天出发，巡警队的警备区域分奉天省管区和黑龙江省管区二部分。王省长决定，在黑龙江省管区亦由奉天省派遣的同一巡警队担任警备。当王省长将此意见告知在奉天停留的吴俊陞时，由于洮昂铁路问题一直对吴俊陞保密；因此，多

少有伤吴的感情，他便主张黑龙江管区由本人方面担任警备；但最后还是听从了王省长的意见。

洮昂铁路工程局设立问题

14年2月，王省长设立洮昂铁路工程局，首先任命总务、会计、工务三科长，各科包括科长在内共计采用职员十二名。王省长于任命三科长同时召集科长会议，谈了省长对此次铁路修筑的理想，并且极其郑重地训示，倘若诸君系有为青年，则决不能舞弊。

任命铁道局长问题

松冈理事似乎担心由卢景贵兼任洮昂局长。我和岩间先生商议结果，由他向王省长推荐于长富担任洮南〔昂〕局长。王省长考虑于长富过于年轻，不适于担任局长。我对王省长说："洮昂局长兼任四洮局长也许妥当，如果以卢局长兼任洮昂局长却很成疑问。"王省长当场回答："不任命卢景贵。"决定由于长富任总务科长代理局长职务，名义上的局长由奉天某人兼任。王省长的意图大概是由王政务厅长兼任。然而，大正14年3月1日，却任命卢景贵兼洮昂局长。当时，王省长说，卢的兼任是暂时的。卢的兼任是他向杨宇霆活动的结果，王省长只不过对此未表异议。同年7月，撤销卢的兼任局长，于总务科长兼任代理局长，同时任命洮昌道尹李友兰为督办。

满铁转卖旧钢轨问题

洮昂局的青年科长们领会王省长的意图，从建造既经济而又出色的铁路这一目标出发，以极其严格的态度监督满铁施工。这一点，任何人也看不出有别的目的。在购入钢轨方面，他们也力主按照合同使用新材，拒绝从满铁购入旧材的交涉。我把同王省长的约定暗中告诉于局长。但他以没有王省长对铁路局的直接谈话，因此不便考虑为理由，支持购买新轨的主张。王省长当然难于违反合同的字面而下令购入满铁的旧轨。我当时虽然不愿为达到

这一目的而麻烦王省长，但由于以局长方面为对手很难弄出头绪，不得已还是拜托了王省长。结果商定，由王省长告诉卢局长不妨使用满铁的旧轨；关于价格，责成作为专家的卢局长同满铁铁道部长双方协商，然后提出决定价格的专门说明书，再经讨论决定。王省长已将此项旨意告知卢局长。由于松冈理事已获准以每吨六十元的价格出售满铁钢轨；于是，我携带铁道部长的议价说明书，在奉天同卢局长面谈征求其同意。但是，卢局长主张每吨五十元。我以王省长有话（当然事前已取得王省长同意）要求卢提出议价说明书。对我的追究，卢声称："实际上，本人是让步到五十元；而张工务科长则坚决主张四十元，希望先去说服张科长"，而加以逃避。我因事前已知张科长极其顽强地主张四十元，借此次与卢谈话之机，取得卢的谅解，就钢轨问题与张科长直接交涉。我把同卢局长交涉经过告诉王省长，并请他把张科长召至奉天。张科长大概已奉王省长之命可按六十元办理，因此访问我并说奉王省长之命与我进行协商。结果，不费唇舌地同意了六十元。

聘请顾问问题

14 年 2 月，开始施工同时，松冈理事根据铁道部长推荐，内定大薮钲太郎先生任洮昂局顾问。松冈理事命我征求王省长同意此事。按承办建造合同规定，顾问的职权主要是监督铁路局的会计。因此，合同的精神是，经满铁完成施工，铁路局接收铁路开始正式营业时聘请顾问。松冈理事亦同意这一解释。此外，由于当时满铁方面运输材料，中国方面设立铁路局，情况极为混乱；因此，我把同王省长商谈顾问一事暂时推迟，一直到 6 月才提出。王省长谈称："倘若由于顾问就任的结果，发生类似四洮局那样技师长与局长不睦现象，不免有平地风波之讥。施工期间不设顾问也不会有何不便；因此，待竣工后再聘请顾问如何？"我回答说，聘请时期可随后商定，希望先将人选内定，便提到大薮先生。省长问我是否了

解大薮先生？我回答说："我不十分了解大薮先生的为人；但是，松冈理事说他是在人格和技术方面都十分完满的人物。"王省长把大薮先生的名字写在笔记本上。然后我又和他商定：关于两名助手的人选完全由满铁负责；其薪俸按派遣到四洮铁路和吉长铁路的满铁社员支给。此时，王省长问到："大薮顾问的薪俸若干？"我回答说："月俸可按一千三百日元。"王省长说："洮昂局的科长们是四百元大洋，与此相比，是否过高了？"我说："这是因为中国方面薪俸过低，最低希望在一千日元左右。"王省长回答说："关于薪俸，随后在缔结聘请合同时，与局长商议决定。"大薮先生的顾问聘请合同，于15年7月签订（月俸一千元）。助手两名的聘请手续亦办理完毕。

〔后略〕

满铁庶务课长野村正：《洮昂铁路承办合同交涉纪要》，第5—50页

编者注：野村正，日俄战争期间是日军翻译，1909年入满铁，先在满铁奉天公所工作，后任外事课代课长，1924年升为庶务课长。该《交涉纪要》是他的手书。

## 日本阁议决定

(1924.8.19)

〔前略〕

一、关于洮南、昂昂溪铁路问题，不仅需要特别注意对俄关系，同时也有必要考虑新借款团成立当时我国政府与英美两国之间文件往复的经过。然而鉴于此次所达成的协议，乃是承办建造合同，其承办费处理方法也不采取公募形式，以及满铁并未加入借款团的事实；如果单纯从道理上来解释，对此项工程似乎没有义务邀请属于新借款团的其它团体参加。但是，一俟本铁路合同签订后，由东三省当局提交奉天省议会附议时，考虑到以前的经过和以列国协调为主的新借款团的精神，以及全局的利害，我国应从速向

新借款团有关各国及新借款团团体，通告成立本铁路承办合同的经过，同时附带提出，对方如有意参加，可接受与之协商有关参加办法及条件等问题。

〔下略〕

满铁资料室藏：原文抄件

编者注：承办建造洮昂铁路合同及附件见《中外旧约章汇编》，第3册，第460—466页。

## 外务大臣手交安广社长的对满铁的指令

(1925.4.14)

关于修筑洮齐铁路问题

一、该线的修筑准备已有进展，即将达到开工的程度，已引起各方面的注意。现在已无法再保守秘密，需要对此采取相应的对策。在此种情况下，如果采取姑息手段，反而会引起不良后果。因此，应遵照以前的阁议决定精神，从速将此项合同通告给有关国家政府和借款团。

二、当然，上述通告最好在中央政府批准该线合同后进行；但获得此项批准，必将需要相当的时间，其间事态不无恶化之虞。因此，满铁应立即与驻奉总领事取得联系，劝说张作霖：为使该线工程能立即动手，请他为获得中央批准作最大努力。当张作霖开始与中央交涉并获得批准时，可立即按附件电报稿，办理上述通告事宜。万一交涉相当迟延，则可在批准前，适当地作上述处理。

三、当张作霖向中央进行上述交涉时，满铁方面亦与驻华公使取得联系，从侧面给予适当援助。该线筑路工程的开始时期，视交涉后的经过情况再定。

日本外务省档案胶卷，S173,6192.25,第14—15页

満鐵ニ對スル指令

洮齊線敷設ニ關スル件

一、本線建設準備進捗シ工事着手ノ域ニ達セムトスル模様ハ既ニ各方面ノ注意ヲ惹キ居リ今更之ヲ秘スルニ由ナク右ニ對シテハ相當ノ對策ヲ講スルノ要アル處此際姑息ノ手段ニ出ツルハ却テ面白カラサル結果ヲ惹起スヘキヲ以テ曩ニ閣議決定ノ趣旨ニ從ヒ速ニ關係國政府並借款團ニ對シ本契約ヲ通告スル事可然

二、尤モ右通告ハ本線契約ニ對スル中央政府ノ承認ヲ取附タル上之ヲ行フコト好マシキハ勿論ナルモ右承認取付ニハ相當ノ時日ヲ要スヘク其ノ内事態悪化スルノ虞ナシトセサルヲ以テ此際滿鐵ニ於テ在奉天總領事トモ連絡ヲトリ張作霖ニ對シ直ニ本線工事ニ着手シ

得ル爲中央ノ承認ヲ取付クルニ最善ノ努力ヲ爲ス様勧說シ茲ニ於テ中央トノ交渉ヲ開始シ承認ヲ獲タル上直ニ別紙電報案ノ通リ前記通告ノ件取計フコト萬一交渉相當永引クニ於テハ承認ニ先チ適宜前記ノ處置ヲ採ルコト

三、右張ノ中央ニ對スル交渉ニ當リテハ滿鐵ニ於テ在支公使トモ連絡ヲトリ側面ヨリ可然之ニ援助ヲ與フルコトトシ本線路建設工事着手ノ時期ハ該交渉ノ經過ヲ俟テ決定スルコト

## 2　日本向新银行团提出备忘录声称洮昂铁路在借款团活动范围之外

### 外务省致驻华公使电

(1925.4.28　第248号)

关于1月27日亚一机密第20号一事，满铁对该铁路的实地测量和材料准备，最近已基本完成，达到随时可以开工的程度。虽然，该合同原来是在不久前的中国变乱的前夕签订的，有可能令人怀疑：是否以它作为秘密援助张作霖的交换条件。但是，在此次变乱中，我方采取的是绝不干涉的态度，这是任何人都承认的；不仅如此，该合同的发端，是在数年以前，与上述变乱并无任何关系，为了签订此项合同，亦未向奉天方面提供任何援助或利益。帝国政府有鉴于此，最近奉天方面如果就此项问题，向中国中央政府办理请求批准手续时，应根据办理的情况和结果，尽快将签订本合同的经过和内容，通报给有关国家政府和借款团，以便表明我方光明正大的态度。对此，随后即将电示，届时希令贵地正金银行代表，将上述去函所附合同书抄件（英译及附图）附上另电内容的备忘录，向英美法团体代表进行通告。此外，关于奉天方面报请中央政府批准的交涉，亦希与满铁取得联系，从侧面予以某种援助。

日本外务省档案胶卷，S 173，6192.25，第34—35页

### 外务大臣币原与英国驻日大使会谈纪要

(1925.4.30)

大正14年4月30日，午后5时英国驻日大使来访币原外相，问到："据闻日本此次将修建齐齐哈尔洮南间的铁路，是否属实？"大臣回答的大意是："该线路并非是日本拟定修建的，乃系张作霖

所计划的中国铁路，满铁只不过是承办了此项修建工程。”然后该大使进而质问：“该铁路的修建和借款团关系如何？”大臣详细说明了该承办工程在性质上与借款团毫无关系的理由，并且陈明：“张作霖近年来财政充裕；因此，本铁路竣工时，很可能立即支付施工费。只是在不支付此项施工费时，才发生借款问题。”大臣又进一步谈到：“本铁路可成为满铁的营养线，考虑到由于该铁路建成，满铁将获得许多利益，尽管本铁路承办修建金额能否补偿修建实际费用尚属疑问，但满铁方面仍承办了此线的修建。所以对满铁而言，无论何人修建此线均属无关，因此满铁毫无坚持承担借款的意图。”大臣继续详细说明：“总之，该铁路的修建，只不过是出于张作霖开发北满的计划。”最后又补充说：“日本政府关于本问题拟在适当时期通知与此有关的各国政府和借款团；但由于签订合同的形式和手续尚未完结，故未能付诸实行。”对此英国大使答称：“详情尽悉”，辞去。

满铁资料室藏：原文抄件

## 外务省次官出渊与美国驻日大使馆一等书记官内维尔会谈要纲

(1925.5.4)

大正14年5月4日午前，美国驻日大使馆一等书记官内维尔来访出渊次官，就有关洮齐线问题，提出了与前记英国大使相同的质问。为此，次官按前记币原大臣答复英国大使的同样内容予以应酬。

满铁资料室藏：原文抄件

## 日本向四国借款团发送备忘录

大正14年8月15日，由于该承办建造合同得到北京中央政

府批准；大正15年3月24日，正金银行北京分行经理按芳泽公使指示，将下述《正金银行关于洮昂铁路合同致四国借款团备忘录》，于北京送交四国借款团。

关于洮昂铁路合同致四国借款团备忘录（译文）：

1924年9月3日，南满铁道株式会社与东三省当局缔结洮南、昂昂溪间铁路建造合同。该合同于1925年8月15日，经北京中央政府正式批准。

该合同关于支付方法规定：全线竣工后，自交与中国当局之日起，六个月内，未能支付建设费用之全部或一部分，东三省当局须缔结借款合同。按另纸合同抄件之条款，本计划在性质上显然完全在借款团活动范围之外。然而，若上述借款合同缔结时，参加借款团的其它国家团体希望参加此项借款时，日本参加借款团的团体，按照日本政府的意图，将不吝与以上团体协商有关参加之形式和条件。

如上所述，在备忘录中写的是：关于洮昂铁路工程费，在工程完竣后六个月内，或许可能缔结借款合同；届时，参加借款团的其它国家团体，希望参加此项借款时，日本参加借款团的团体将不吝与之协商。因此，可以想见日本政府外务省的意图是，当准备签订所谓借款合同时，再次向四国借款团发出通知。正金银行送交四国借款团的备忘录中虽然写道：满铁只是承办洮昂铁路工程；根据中国方面在工程完竣后六个月内能否支付承包费的全部或一部分，才能决定是否签订借款合同；确定借款时，另行订立借款合同。但是，洮昂铁路承办建造合同，并非借款合同的预备合同；即奉天方面在工程完竣后六个月内不支付承包费时，无需另外签订借款合同，而借款合同即可成立。日本方面向四国借款团送交上述备忘录后，在借款合同即将成立时，是否还向四国借款团发送通知，完全依外交政策而定。从道理上说，只用上述备忘录通知就足

够了。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十四章,第一节,第116—117页

## 3 中东铁路方面抗议修筑洮昂铁路

### 驻华公使芳泽致外务大臣币原函

(1925.4)

最近,加拉罕〔当时任苏联驻中国大使〕对本公使及宫川翻译官曾再三谈到北满的日俄关系,因考虑到这一谈话可供我方对俄政策上的参考,故摘其要领如下,具文呈报。

一、大正14年3月24日,加拉罕曾对因他事往访的宫川翻译官谈称:"日本一方面主张承认旧条约;但另一方面却在北满侵入日俄协定所规定的俄国势力范围之内。最近又有确实情报,谓日本正开始建设与中东路的竞争线——洮南齐齐哈尔间之铁路,并正在向现场派遣技师等。"

对此,宫川否认说:"建设竞争线一事,本人乃系初闻,对此虽毫不知情,但估计可能是某种误传。"并答称:"关于承认旧条约一事,日本一向作此主张,此乃事实。在贵国方面,倘能同意此点则自无问题。但由于贵国从革命当初,对和各国签订的旧条约、特别是秘密条约,采取了作为无效的方针,而未接受我方的主张;因此,即使日本势力万一有扩张到北满的情况,也只能说是由于贵国废除旧条约政策所产生的自然结果。"加拉罕对此答称:"本人并非现在要把这事作为问题",然后转到其它话题。

二、加拉罕在大正14年4月1日,声言探病来访本公使,进行了种种谈话,最后涉及北满的日俄关系。他谈了满铁和中东铁路竞争的利弊后说道:"两铁路如此极端地进行竞争,对双方均为不利,此点同昨日来北京的伊万诺夫长官也曾谈过。据闻日本已

着手洮南、齐齐哈尔铁路的修建工程。该铁路在军事上不能不说是对抗俄国的铁路，在经济上则给中东铁路以严重打击。北满的此种形势，会进而影响日俄国交的全局”等等。

对此，本公使大致如日前电呈内容作了答辩之后，表示对北满日俄的许多问题尚未获悉政府的意旨；但作为本人一己之见，认为中东、满铁两铁路必须实现完善的联系，以共存共荣的精神前进。在克伦斯基政府时代，曾有过关于出让中东铁路南部线一部分的协定，我认为也是为了这个目的。

三、大正14年4月7日，宫川翻译官因他事往访时，加拉罕又进一步谈到北满的日俄关系(洮齐铁路问题)，谈话要领如下：

加拉罕：“日本拟在洮南、齐齐哈尔间修建铁路一事，不仅是对中东铁路的严重打击，同时也不能不说是对俄国的军事设施。”

宫川：“贵国一方面宣布旧条约无效；但是，另一方面对那些于己有利或于己方便的事情，又甚至想令人承认已宣布无效的条约规定；实在是自私自利。”〔后略〕

日本外务省档案胶卷，S 173，6192.25，第6—10页

## 驻华公使芳泽致外务大臣币原电

(1925.4.28)

据谍报员所得消息，加拉罕就有关洮齐线问题，业于大正14年4月25日向中国外交部提出抗议。其大意如下：

“苏维埃政府为了适应贵国政府希望，正着手准备于最近召开中俄会议，其日期亦业经确定。然而，却发生了不幸的问题，即东三省长官于去年内乱时，作为对接受日本援助的补偿，已将洮南、齐齐哈尔间的铁路修筑权让与日本。该铁路严重降低海参崴的价值，并且也使中东铁路的价值减半。因此，本公使奉本国政府的严令提出要求，希望中国政府从速命令东三省长官，设法取消借用日

本资本建设洮齐铁路。如得不到满意效果，而使中俄会议不能召开，其责任应由中国承担”云云。

对此项抗议，估计中国外交部将与王正廷商议回答办法。总之，加拉罕已对洮齐线问题直接间接地展开反对活动，这是毫无疑问的。中国政府于25日晚，急速派叶恭绰前往奉天，其主要目的估计也是为了此案。然而，张作霖的对俄态度，当直隶派已经倒台的今天，已与缔结奉俄协定当时大不相同，可以想像将会相当强硬。但是，另一方面，苏联方面和冯玉祥、王正廷已携起手来，并且说不定还会利用中国人所喜欢的宣传材料来牵制我国。因此，对双方都相当有加以警戒的必要。

满铁资料室藏：原文抄件

## 后藤子爵致伊万诺夫函

(1925.5)

日前赴贵地时，得到多次开诚布公交换意见的机会，感到十分满意。当时阁下所谈有关洮昂铁路问题，正像您的意见那样，如果该铁路依靠日本军事当局的后盾，而成为战略上的铁路线，则与敝人一向所抱负的依靠日俄华三国合作维持满蒙的永久和平发展经济的精神，是背道而驰的。因此，对本问题特别给予极大的注意。首先，在归国途中，在奉天与张作霖进行了会谈，并已判明该人关于此铁路的真意；当谈到您的看法，即此铁路乃系战略上的铁路时，他付之一笑，并阐明此铁路纯系他长期以来的理想，为开发东三省和内蒙古准备修建的几条铁路之一；迅速完成这条铁路，是他本人为开发上述地区而计划的重要事项。

其次，在该地与满铁当事人也就有关本铁路问题进行了密谈。在满铁当事人方面，也完全和张作霖持有相同的见解，认为该铁路计划与长洮铁路相同，不仅对北满的经济发展是必要的；而且间接

地考虑到有为满铁修建营养线的利益。情况是，仅止于接受张作霖的恳请而签订了该铁路的承办合同而已。他们私下告知，日本对此铁路从开始就根本没有产生过任何政治的、尤其是战略的念头。

再次，当回到东京以后，向陆军当局中的友人印证有关此问题时，该人真挚地声言，认为修建此铁路系出自日本军阀的战略意图，纯属污蔑已极。日本陆军当局关于该线的修建计划，不仅最初完全不知道，而且关于本问题，对中国方面或从中国方面都未曾有过任何商谈。

最后，对外务省方面，关于本问题也曾有过接触，从而判明外务省当局仅限于考虑到：张作霖的此项铁路计划，是具有开发北满目的的纯经济性铁路。不言而喻，该铁路乃系中国人建设的中国铁路，除了只由满铁承办修建工程这一事实而外，并无任何政治的或战略的意图。

根据以上向各方面接触的结果，如果让我个人表示对本问题的意见，则敝人实难同意阁下所提出的，即该铁路是军事上的侵略铁路的见解。莫如说该铁路和哈长线、长洮线以及其它满洲的既成或未成铁路一样，对中东铁路或南满铁路，均可成为营养线，因而在经济上是有利的。只是在有关运输联络等方面，有关当事人之间，无故地互相猜忌，或者进行无味的竞争时，对日俄华三国的友好合作关系，则可能带来恶劣影响。然而，日俄华三国在满洲以及西伯利亚方面，如果能从敝人所一向主张的远大目标出发，以共存共荣为基础进行经济合作，以谋求相互协调为目的，使上述关系得到有利的调整，则敝人认为，本铁路却能被日俄华共同的利益所利用。关于此事，敝人尽管力有不及，亦愿从侧面加以援助。对此，阁下如有同感，希望进一步从上述观点出发，共同就有关该铁路的将来加以研究。以上暂将归国后所探询的结果和有关本问题的拙

见，谨供青览。

满铁资料室藏：原文抄件

## 外务大臣币原与苏联驻日大使克普会谈纪要

(1925.5.22)

苏维埃联邦大使克普，5月22日午后3时半来访，与币原大臣进行如下会谈，午后6时辞去。

克普：作为本日拜访的目的而准备进行商谈的问题，是俄国政府关于满洲的铁路问题，有不胜忧虑之处。如阁下所知，由于俄国在满洲有中东铁路，存在着重大的利害关系。因此，现在了解到对该铁路商业上的利益将给予严重打击的横断线的修建计划，而感到不安，应该说这是理所当然的。

币原：阁下所谈的铁路问题，想必是指的洮南、昂昂溪间的铁路？

克普：如果不照地图来说，不能清楚地说出是从何处到何处。但据说日本有在吉林方面修筑铁路的计划。

币原：我现在可以把有关这些铁路的一切材料和您公开谈谈。去年3、4月左右，张作霖向满铁提出，拟修筑洮南、昂昂溪间铁路，希望满铁承办此项工程，并希望把工程费用规定在建成后支付，或规定作为借款。作为工程来说，它是没有丝毫利润的；但就满铁来说，鉴于该地区的富饶，这条铁路建成后，可以成为自己的营养线，因此接受此项提议，订立了承办建造合同，目前正等待北京的批准。张作霖还主张无必要取得中央政府的承认，正一再催促迅速施工。其次，所谓吉林方面的铁路，可能是指的吉林、会宁间铁路的承包工程。会宁和从会宁到达吉林途中的一段，已经由其它方面铺设了窄轨铁路。问题肯定是从吉林到达该地区的铁路工程；但是，关于此项问题，现在的情况是尚未订立任何具体合同。

洮南铁路是贯通富饶地区的铁路。不言而喻，铁路一旦完成，该地区的物资出四平街可滋润南满铁路；但是，同时也可滋润中东铁路。因此，不能认为修筑此线是侵犯中东铁路的利益。日俄战争当时的政治家惟恐复仇，认为在满洲划定日俄两国互不侵犯的境界方为安全，订立了势力范围的协定。然而，日俄两国在第三国的中国领土上，任意划定势力范围的这种作法，等于分割他国领土，这是中国所绝对不能同意的。因此，两国才作了秘密的协定。可是，形势已有变化，现在已经进入不允许划定势力范围的时代。特别是华盛顿会议决议以来，各国已经不同意这一原则。因此，日俄两国今后必须抛弃那种旧的势力范围观念，而本着共存共荣的精神，采取谋求协调的方针共同前进。果能如此，估计在中东、满铁之间寻求协定的途径，也并不是十分困难的。相信可以避免无益的竞争，找出谋求两铁路并存的途径。

克普：贵大臣方才谈的意见中，关于现在不是应该议论势力范围的时代，以及日俄两国在满洲必须以共存共荣的精神共同前进，这两点我完全同感。但是，尊意认为洮齐线的修建，对中东、满铁双方都是有益的；然而，作为直接当事人的中东长官，却认为洮齐线是违反中东线利益的铁路。本人虽非能够判断何种意见正确的铁路专家；但是，我国政府仍然认为，洮齐线除了具有侵害俄国在北满的商业利益的经济意义以外，并且是含有其它意义的铁路。再者，贵大臣的想法是，把中东、满铁间的协定，作为洮齐线修建后的问题；而苏联政府方面则与此相反，认为当修建这条铁路的时候，事前就应该由双方进行协商。

币原：该铁路是由张作霖发起修建的中国铁路，满铁只不过是承包工程而已。张作霖准备修建这条铁路的意图非常坚决，他经常表示在中国领土上修建中国铁路，决不容其它任何国家参言。对日本来说，如果不承包这条铁路的工程，即将委之于美国或英国

之手进行修建。对这种情况，日本毕竟是不能容忍的。而且在不承认势力范围的今天，日本也将无法对英美人承包此项工程进行抗议;因此，满铁也就接受了张的提议，承包了此项工程。

克普：如果按照您的谈话从法律角度谈下去，则谈话似乎只好不了了之。我也只有根据上述情况向政府报告。综合所有情报，很明显，该铁路不论在何种形式或何种招牌下进行修建，它终究是日本企业满铁的事业；不仅有日本经济界参与，而且政府也参与了。

币原：本人不能在错误的前提下进行商谈。以上是为了促使阁下注意，全部谈的是事实。该铁路绝非满铁的延长线，而是张作霖所修建的中国铁路，这是不容抹煞的事实。漠视主持此事的张作霖而进行有关该问题的商谈，是越权的行为。正象方才所谈那样，该铁路不论对中东或满铁都是有利的。问题在于，中东、满铁之间由于该铁路修建的结果所引起的运费及其它问题，应进行协调，也就是根据合作的精神，作出能使两铁路并存的协定。本人认为这样的协定并不是不可能的。本人如果想把本问题单纯作为法律上的问题来对待，那么就可以不同您谈论这一问题，而从一开始就干脆拒绝了。

说起来已经是很久以前的事了。我在伦敦的时候，该市发生了修建地下铁路的问题。欧姆尼巴斯方面认为修建此铁路会受到很大威胁，曾掀起强烈反对的声浪。可是，当地下铁路竣工后，欧姆尼巴斯也得到了利益，地下铁路也得到了利益，彼此得到了并存。我想世间的事情岂不都是如此！目前成为问题的铁路，它所修建的地区，非常富饶，拥有各种物资，不仅给满铁，也必然给中东铁路带来巨大利益。存在的问题是，要避免无益的竞争，设法在营业上寻求双方共同前进的某种协定。日前满铁的代表曾来过这里，我已向他说明此种意向。

克普：伦敦的事例不知道，但一般说来，在同一城市拟修建另一条新线路时，不论情况如何，也应该事前研究一下既成线和新线之间的关系，然后再着手施工。从莫斯科的事例来看，或者就俄国国内的铁路来说，都是这样；就本人所知，德奥也莫不如此。

币原：象伦敦的情况，是事前未经商谈而引起风波；但是，并没因为此点，使修建铁路产生一丝一毫妨碍双方共存共荣的结果。请问，阁下对本问题是否有何具体对策？

克普：今天是仅止于陈述我国政府对本问题的见解，并没准备具体方案，想就基本方针问题取得一致之后，再就具体方案进行协商。据贵大臣所谈，明确了日本关于此问题有意同俄国进行协商，感到欣慰；如贵大臣所述，当今已非势力范围时代，要本着共存共荣的方针，双方谋求协调合作，关于此点完全抱有同感。但是，俄国方面认为，在本铁路修建之前，就有必要明确地进行某种协商；这和您提出的在铁路修建之后开始协定运费的意见，是有云泥之别的。俄国方面曾认为该铁路的修建，就是违反中东路的利益。

币原：相信在最重要的原则问题上，本着共存共荣的精神是可以达成协议的；至于具体问题的协议，则留待今后解决。其次，阁下方才谈话中，似乎谈到该铁路在经济方面以外，还有"其它的意义"。为了把一切明朗化，敢进一言，希望阁下关于这一点也开诚布公地谈谈自己的想法。

克普：所谓"其它的意义"，并不意味着什么难以理解的情由；也不过意味着当国家修建铁路时，要经常考虑到的"其它的意义"。所有的铁路除了运输货物以外，还可有其它的意义；例如帝俄时代在波兰方面修筑的铁路，除了运输货物以外，还运送过军队。

币原：如果阁下的说明，意思是该铁路有战略上的意义；那么，我诚心诚意地相信，完全不能认为有此种意义，同时也敢断言绝无此种情况。大体说来，俄国的心脏是在莫斯科跳动的，西伯利亚仿

佛是四肢的末梢。即或在战略上，日本利用这条成为问题的铁路出兵西伯利亚，但是想攻入俄国的心脏莫斯科，那是连作梦都想不到的。从日俄战争的实例来看，也很明显。这种事实不但不可能；而且从俄国来说，纵然在西伯利亚那样边远的地方受到外国军队的侵入，也丝毫不会给俄国整个国民生活带来任何影响，可以说是无关痛痒的。相反，俄国利用该铁路输送兵力拟袭击日本时，日本的心脏虽然比莫斯科的情况近得多；但是，我相信上述袭击也是不会成功的。不过，就张作霖来说，是会有政治和军事上的意义的。例如，张作霖为了在国内抬高其地位，将此铁路用于战略方面向黑龙江输送军队，这又当别论。

克普：像贵大臣说的那样，作为实际问题来说，上述情况乃是梦想，本人对此也怀有同感。本人只不过是一般地提一下也可能有铁路修建的其它的意义。今天仅仅是转达了我国政府有关本问题的见解，改日当可再来拜访交换意见。今天由于开诚布公地交换了意见，很有裨益。

该大使陈述此意之后即行辞去。

（木村局长口述，冈崎笔录）

满铁资料室藏：原文抄件

编者注："欧姆尼巴斯"一词系根据"オムニブズ"译出，该词与英文 Omnibus 相似，意为运客汽车。这种车，车身长大，有四轮，坐位纵列，由车后上车，一般往来于特定地点之间。

## 4 满铁对洮昂铁路的榨取和干涉

### 关于洮昂铁路的筹备费

关于该铁路虽无纯粹的筹备费，但作为贷款给予通融者，有如下各项：

（一）对交通总长叶恭绰的贷款（为取得交通部对洮昂铁路合

同的正式承认):

金额: 二百万日元(其中一百六十万元划入四洮第六次借款，四十万元划入吉长盈余担保借款内)。

利率: 各为年息九厘。

(二) 对王永江的贷款:

根据王奉天省长的申请，仅在本社的安排下，采取由洮昂路工程费中垫付给洮昂局长的形式，交与局长的。虽约定在洮昂铁路工程告竣前返还，但尚未返还。

金额: 二百万日元。

交付日期: 大正14年4月29日。

期限: 洮昂铁路工程告竣前。

利率: 年息九厘。

(三) 对张作霖的贷款(另行处理):

金额: 二百万日元。

交付日期: 大正13年9月14日一百万日元; 大正13年9月24日一百万日元。

期限: 一年。

利率: 年息九厘。

担保: 土地。

(四) 对吴俊陞的贷款(另行处理):

金额: 一百万日元。

期限: 自大正14年2月20日至大正15年2月27日。

利率: 年息九厘

担保: 辽源县、镇东县土地。

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》,昭和5年度,第21页

## «东北四路负担南满债款节略»洮昂铁路部分

(1929.12)

查洮昂铁路系于民国十三年由东三省保安总司令及奉天省长与南满铁道会社订立承办建造合同，由南满包修建造。预算计总务费一，一三〇，〇〇〇元，筹办费一〇〇，〇〇〇元，购地费七八〇，〇〇〇元，路基建造费二，六二九，〇〇〇元，轨道费四，六一三，〇〇〇元，其它工事机具运料诸费三，六六八，〇〇〇元(建造期内铁路警察所需经费计一八七，〇〇〇元已合算在内)，共计日金一千二百九十二万元。但购办车辆不在承办合同之内。预定二年竣工，由局聘用南满选派一人为顾问，其权限为代表南满管理本路一切收支，所有支款书类统须顾问会签。此项承包建筑经费，于全线交与局长时，该款即应付清。如全交与后六个月以内，该款之一部或全部尚未支付时，应即照双方换函所附条件，作为省政府之借款，以本路一切动产不动产为担保，期间自全线移交之日起定为四十年，利率年息九厘，每年支付一次，自第十一年起，分年还本，倘四十年内不拘何时能将本利还清，合同亦即随时废止。按此项建造费预算内有总务费、购地费、机器厂费三项共日金二百一十七万二千元，经路局交涉应拨付路局支用；其余预算额则由满铁径行支出，俟工程完竣后造具决算书送局审核之；及满铁提出工程决算所支出工程费总额为日金八，八七七，〇三八元四七；此外，又有诸挂费一项日金二，〇七五，九六一元五三；共计日金一〇，九五三，〇〇〇元；再加入应拨付路局之总务费、购地费、机器厂费日金二，一七二，〇〇〇元；则建造费实额共为日金一三，一二五，〇〇〇元。满铁即按此额，年息复利九厘，由民国十六年七月一日起息。惟按路局决算，则建造工程费额应为日金八，七七一，八三八元五二；再加入所拨来之现款及垫购材料等费则应为日金一〇，

五三四，六五八元四六。至本路所购车辆亦由南满垫款，计原垫车价及运费为日金二，三七六，六一九元三四，由民国十五年九月十六日按复利九厘陆续起息，至最末次垫付日，即同年十二月二十六日，息金已达日金二四，八七五元五一；至民国十七年十二月二十六日计息日金四七四，一五六元三八；本利合计日金二，八五〇，七七五元六二，于十七年十二月改立借款合同，即以此数为原本起息矣。当建筑时省署曾向本路提用日金二百万元，由民国十四年四月二十八日起按周年九厘复利计息。此外本路所用材料及煤炭均由南满赊欠，作为南满垫款。查材料原价为日金三七七，〇六九元五二，由民国十六年三月八日起，九厘计息，至十七年六月三十日利息为日金四五，五九一元〇三。煤价为日金三八九，二〇五元，系十六年四月至十七年三月两期垫付；煤价款按九厘复利，陆续计算，至十七年六月三十日利息为日金一六，九〇四元八角。两次〔项〕本利合计为日金八二八，七七〇元三五。于十七年六月三十日与满铁订立短期借款，将元位以下舍去，按年息九厘复利计算。

兹将前四项债款按满铁及路局双方计算，至民国十八年十二月本利各若干，分别列表如左：

按满铁方面所计算至民国十八年十二月〔表见765页〕

按路局方面计算至民国十八年十二月〔表见766页〕

总计以上四项债款，按满铁计算至十八年年底原本应为日金一千八百八十万零四千五百四十五元六角二分，利息为日金四百五十一万七千八百六十七元四角一分，本利合计为日金二千三百三十二万二千四百一十三元零三分。

按路局方面计算，则原本为日金一千六百二十一万四千二百零四元零八分，利息为日金三百九十万零五千五百七十七元五角二分，本利共为日金二千零一十一万九千七百八十一元六角。

| 款别 | 原本额(元) | 起利期间 | 利额至十八年十二月(元) | 本利合计至十八年十二月 |
|---|---|---|---|---|
| 建造费 | 一三,一二五,〇〇〇.〇〇 | 十六年七月一日 年息九厘 | 三,一五七,〇八九.三九 | 一六,二八二,〇八九.三九 |
| 车辆垫款 | 二,八五〇,七七五.六二 | 十七年十二月二十七日 年息九厘 | 二五六,五六九.九〇 | 三,一〇七,三四五.五二 |
| 省署提用款 | 二,〇〇〇,〇〇〇.〇〇 | 十四年四月二十八日 年息九厘 | 九九二,三二四.一七 | 二,九九二,三二四.一七 |
| 材料及煤炭垫款 | 八二八,七七〇.〇〇 | 十七年七月一日 年息九厘 | 一一一,八八三.九五 | 九四〇,六五三.九五 |
| 共计 | 一八,八〇四,五四五.六二 | | 四,五一七,八六七.四一 | 二三,三二二,四一三.〇三 |

| 款别 | 原本额（元） | 起利期间 | 至十八年十二月利额（元） | 至十八年十二月本利合计 |
|---|---|---|---|---|
| 建造费 | 一〇,五三四,六五八·四六 | 十六年七月一日<br>年息九厘 | 二,五四四,七九九·五〇 | 一三,〇七九,四五七·九六 |
| 车辆垫款 | 二,八五〇,七七五·六二 | 十七年十二月二十七日<br>年息九厘 | 二五六,五六九·九〇 | 三,一〇七,三四五·五二 |
| 省署提用款 | 二,〇〇〇,〇〇〇·〇〇 | 十四年四月二十八日<br>年息九厘 | 九九二,三二四·一七 | 二,九九二,三二四·一七 |
| 材料及煤炭垫款 | 八二八,七七〇·〇〇 | 十七年七月一日<br>年息九厘 | 一一一,八八三·九五 | 九四〇,六五三·九五 |
| 共计 | 一六,二一四,二〇四·〇八 | | 三,九〇五,五七七·五二 | 二〇,一一九,七八一·六〇 |

此外尚有欠满铁十七年九月冬煤价款约计三十万元，就目下营业状况亦难偿还，仍须作为短期借款。此洮昂路负债大略情形也。

东北交通委员会:《东北四路负担南满债款节略》，第9—13页

## 《东北交通委员会整理外债会议纪事录》摘录

(1929.12.18)

洮昂韩课长云:本路营业收入，每年不过二百余万元;每年应付日人息金，即需二百余万元;而本路之总务费及一切开支，尚无所出。包办工程，并无详细账目;此次向日本顾问索取账目，所列工程费，本利合计一千四百九十三万余元，自十七年十二月二十七日起息;车辆垫款二百八十五万余元，自十七年十二月二十七日起息;省政府提款二百七十四万余元，连息计算将近三百万元;加以煤炭材料短期借款八十二万余元;截至本年十二月底止，共应付本息二千三百三十二万余元。满铁提出决算内，有诸挂费一项二百余万元，系承办本路工程之前，该会社对一切交涉事务及往来旅行之费，检阅来账只有支出概数，而无详细节目。又本路向无流通现款，以致每月必向满铁赊煤以资应付;满铁煤价，每吨计日金十七元，每届月终，如不付款，即当起息，其利率亦系九厘。

孙科长云:煤价是否列入营业账内?

韩课长云:不在其内。

孙科长云:路上支出向分二种:一为员司薪工;一为营业材料。煤价何以不在营业账内?

韩课长云:十七年所列营业账二百七十余万元，煤价确不在内。

邹科长云:该路账目，应以借垫各款，为资本账;自通车后收入支出为营业账;煤价应列入营业账内;诸挂费在交涉未解决以前，不必列入资本账。

主席云：诸挂费一项，事前满铁既未声明；且吉敦路同样包工，并无诸挂费名目，碍难承认。余料及煤价欠款，向不生息，今既起息，又生复利，殊属不合；最好向满铁交涉去利，如办不到，亦当打破九厘之利率。嗣后该局应储现款，不作别用，专备购煤；且不必定用满铁之煤，亦可用北票或西安之煤，价既轻廉，纵使欠账，亦可免利，纵需利息，亦必较轻。

周局长云：北宁〔票〕西安之煤，每吨不过国币十七元；而日金十七元，合国币当在二十元以上；自以购本国煤为省。

邓秘书云：江桥为该路最要工程，如遇江水泛滥，不独该路等于全线废弃，即齐克路亦同受莫大影响，似应及早筹备兴工。

主席云：该路既为省有，省府似应有切实办法，或另筹资本，或拨还前垫，不能置之不理。且该路会计情形，本会不甚明瞭，应派员视察，以明真相而便整理。

韩课长云：本局迭经呈请省政府转饬财政厅拨还欠款，迄今尚无拨付消息。

议决事项：

（一）诸挂费案：议决：满铁所列诸挂费二百余万元，系不正当之开支；应由局呈省政府转函满铁，不予承认，且在交涉未解决前，不能列入资本项下。

（二）余料及煤价短期借款案：议决：余料及煤价短期借款八十余万元，息按九厘，且生复利，未免过受束缚；应由局向满铁交涉，取消利息。至铁路用煤，最关重要；嗣后应将购煤之款，列入营业账内，筹储现款不得移作别用，以备储买北票西安煤之用；不可因满铁可以挂账，而自加负担。

（三）辽宁省政府提款案：议决：江桥工程关系重要，应由局将利害情形详陈本会，转咨省政府，迅速拨还前垫，并负责筹拨工程建筑费，以资维持；如每年营业收入不敷开支，其不敷之数，亦应由

省府担任。

（四）派员视察案：议决：本会对于该路收支情形，殊不明瞭，应派路政处第一科人员前往该路视察一切。

东北交通委员会总务处第一科编：《东北交通委员会整理外债会议纪事录》，第5—8页

## 洮昂铁路工程局聘用顾问合同

依据中华民国大正十三年九月三日所订之承办建造洮昂铁路合同第五条规定，洮昂铁路工程局局长于长富（以下简称为局长）与大薮钲太郎（以下简称为顾问）订立聘用顾问合同如左：

第一条：局长聘用大薮钲太郎充洮昂铁路工程局顾问，大薮钲太郎允供其职。

第二条：顾问任期自本合同签字之日起以一年为限。

第三条：顾问须承局长或其代理人之命令办理职务，其职务之权限依据承办建造洮昂铁路合同所附换文规定顾问之权限。

第四条：顾问非经局长或其代理人允许不得随时旷职，或直接或间接参与其它项事务。

第五条：顾问应恪遵中国之风教，以礼节对待中国官员。

第六条：顾问对于本路利害所关事项应严守秘密。

第七条：顾问不得直接向地方官交涉，倘遇有交涉事项，应具报局长或其代理人，由局长或其代理人与该官交涉办理。

第八条：局长对于顾问自本合同签字之日起至退职之日止，每月底支付薪俸公费共日金一千日元正。

第九条：局长对于顾问设备较局长官舍次等之良好官舍。

第十条：顾问因公出差所需旅费应按日支给如左：

四洮线及本路境内：日金七元；

其　　　　它：日金十三元。

第十一条：顾问就职退职时，其薪俸公费均照全月支给；第二条所规定任期届满，顾问立即回日本国时，由路局支付日金五百元正，以充回国旅费。

第十二条：顾问得择无妨公事之时期，经局长允许，准给每年四星期之公假，在此期内，除不支旅费外，照常支给一切薪俸公费。

顾问因私请假时，除照支当月及翌月份之薪俸公费外，第三月份减半，以后不支。

第十三条：顾问因公受伤不能办公时，除薪俸公费照常全支外，在治疗期间，支给按日日金十五元，以充治疗费。

顾问因病不能办公时，薪俸公费自次月起，三个月内照支，第四个月减半，以后不支。

第十四条：顾问因公受伤患病致身故，或致残废时，局长得酌量给与吊慰金。

第十五条：因天灾地变及战争等非顾问之事由不能办公时，薪俸公费不得停止或废止。

第十六条：顾问或违背或不恪守本合同之规定或不受局长或其代理人之命令时，局长或其代理人不拘任期可得革职。

第十七条：局长于本合同期满三个月以前函告满铁会社解除本合同，前项解除合同时，如顾问即时归国，路局应支给第十一条所定回国旅费。

第十八条：关于解释本合同如有疑义，而见解不符时，由局长与满铁会社商议决定之。

第十九条：本合同照缮华文、日文各二份，局长及顾问各存一份，如有疑义，专以华文为准。

中华民国十五年七月一日

大　　正十五年七月一日

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第233—14号

## 关于洮昂局顾问权限问题

承办建造洮昂铁路合同第五条规定:“本路局长以乙所选派顾问一人聘用于本路任职,受聘合同由局长定之。前项顾问之权限另定之。”会社根据本条款规定,于本铁路完成后派往该局一名顾问。关于顾问的权限,在建造合同附属双方换函中规定:“……该顾问为代管本路一切收支各款,关于本路用款各单据,同局长签押……”等等。代管收支的意义就不单纯是参与谘议,而应解释为亲自处理会计事务和经理收支事宜。

然而,试看本铁路的实际情况,会计事务向由总务科材料课长、会计科等处理,顾问从第一任以来即徒具虚名,聊备一员而已。因此:

一、从条文上看,就等于放弃当然的权利。喻云:履霜坚冰至。不能说没有造成吉长、四洮、吉敦等各方面的实权逐渐被蚕食的危险。

二、从权威上看,由于拥有一个并无实力的空衔,其言行不可能具有权威,将遭到中国方面的轻蔑,从而给保护权益带来不少损失。

三、从实益上看,由于不参与收支业务,不可能了解洮昂局经营的实况,从而完全达不到派遣顾问的重要目的之一,即对借款的维护监督等。例如为获得一份简单情报,也必须煞费苦心,处于只能依靠局员的善意供给的状态。

此外,各种不方便之处很多。因此,必须纠正以往的作法,以签订借款的正式合同为契机,使顾问既是会社的代表,同时又执行洮昂局会计科长的职务;他的两名助手中,一名应当执行出纳科长职务;另一名应当执行总务科材料课长或事务科运输课长职务。

**满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》,1930年,第23项**

## 满铁社长山本条太郎致奉天省长刘尚清函

(1928.3.23)

敬启者，现贵国政府交通部有令洮昂局长将该局所用车辆发送于奉海铁路之举，该局长对于此件求敝社之承认。查此项车辆因专备洮昂局使用为目的，故敝社应诺代垫购车价款，且敝社对于车辆有保全担保权之关系，是以万难同意此项要求，已将此意回复该局长矣。况垫款契约有莫前省长之承认，望贵省长对于违反契约及使用车辆于他线之行为者，请禁止是盼。倘无论敝社同意与否，强行使用车辆，则违反契约一切责任当在贵国矣。特此声明，希贵省长注意是荷。

满铁档案：乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所，第24—15册，第5号

## 奉天省长公署致满铁公函

(1928.3.27)

径复者，准贵社函开：现贵国政府交通部有令洮昂铁路局长将该局所用车辆发送于奉海铁路之举，该局长对于此件求敝社之承认。查此项车辆因专备洮昂局使用为目的，故敝社应诺代垫购车价款，且敝社对于车辆有保全担保权之关系，是以万难同意此项要求，已将此意回复该局长矣。况垫款契约有莫前省长之承认，望贵省长对于违反契约及使用车辆于他线之行为者，请禁止是盼。倘无论敝社同意与否，强行使用车辆，则违反契约一切责任当在贵国矣，等因。查洮昂铁路与贵会社原订购车垫款第四条虽明载以车辆为垫款之担保，并无限制车辆移动于他路之规定。来函所谓该路违反契约，不免有所误会。至此次洮昂车辆一部分移于奉海〔行〕驶，纯系代运性质，所有车务机务人员仍由洮昂派遣，与洮昂自用无何差异；对于担保权不特无丝毫之影响，且因代运之故，洮

昂收入增多，转使贵会社担保权益臻稳固。本署认为，此种办法系铁路行政内部事项，与贵会社无何关碍。相应函复，即希查照为荷。

满铁档案：乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所，第24—15册，第5号

## 奉天公所长致冈理事电

(1928.4.2)

本日同蜂谷理事会晤。对于总领事抗议挪用车辆问题，省长业已答复，大致和给社长的公函并无显著不同。对于此事，领事的意见似乎是：再次发出限期警告，如果仍不表示诚意，毫不悔悟，为了维护协约只有采取自卫手段；若始终置之不问，而允许其任意拖延时间，恐怕要使中国方面得寸进尺，反而带来不良后果，且将贻误时机。目前，对于此项问题，不仅一般舆论，即报纸的论调也极力主张，一致抨击中国方面的态度。例如，全满日本人总会也正在策划，拟提出各种问题直接向政府要人陈情。情况既如上述，所以趁此机会进行交涉最为有利。惟恐政府有意等待林总领事到任后，令和其它各种悬案同时展开交涉。必需估计到，倘令林总领事插手目前的问题，一旦以失败告终，即将陷入进退维谷的境地，反而不妙；莫如先由代表者采取独断专行作法，以便留有余地。就满铁来说，想尽量避免亲自出面，将一切委托领事馆处理。再者，据领事谈称：可以不向外务省请示，直接向中国方面发出第二次警告。

满铁档案：乙种，总务，庶务，庶务，奉天公所，第24—15册，第5号

## 驻奉总领事致奉天省长刘尚清函

(1928.4.3)

敬启者，关于洮昂车辆挪用到奉海线一案，3月31日接到由

高交涉署长转来的贵省长对本官3月25日照会的答复。遗憾的是，我方对上述答复不能满意。查此项车辆垫款合同系满铁同洮昂铁路局双方签订，并在满铁社长致莫省长函中说明用于洮昂线；鉴于以上事实，当然是以只在该线使用为宗旨，即使在合同条款中没有明文规定，也是自明之理。贵省长强辩没有违反协约，实系毫无根据的遁辞；而且擅自将此等车辆从京奉线运送到奉海线，也是违反明治44年贵我两国签订的关于延长京奉铁路协约的行为。鉴于本问题的性质严重，近来本官曾在事前以善意再三向贵方切实提出忠告，贵省长业已知晓。尽管如此，贵方并未接受以上忠告，竟将此项车辆从京奉线强行运至奉海线。事既如此，本官从对本国应尽的职责考虑，对上述违反协定的行动，已断难默视。因此，本官对上述贵方的不法行为，在此重新敦促贵省长慎重考虑，并切望立即制止违反协定的行为，迅速采取善后措施。对此，如果从本日起五日以内贵方不能对我方作出满意答复；考虑到由于贵方违反协定严重地侵害了我国权利，本官为维护我方合同上的当然权益和上述京奉铁路延长协定中的帝国权利，最后将不得不采取认为必要的自卫手段，而由此产生的一切后果应由贵方负责。在此荣幸地通知贵方。

满铁档案：乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所，第24—15册，第5号

## 奉天省长公署致满铁公函

(1928.4.11)

径复者，接准贵社庶字二八第四号之一来函已悉。查洮昂车辆为奉海代运一案，所有详细情形前函业已说明。就契约全文观察，洮昂此举固不为违约；即就德义上立论，此次洮昂调度车辆亦纯为该路营业计。缘该路现在货运较少，车辆空闲甚多；今为奉海代运，收入既可增加，营业自多裨益，结果对于债权人不特毫无关

碍，且使担保品益臻稳固。此种措置，诚属善意，与道义上固无如何之影响也。再此案已由敝国外交部与贵国驻京公使进行交涉，自应静俟中央解决。准函前因，相应函复。

满铁档案：乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所，第24—15册，第5号

## 洮昂铁路工程局长于长富致奉天省长呈文

(1926.12.10)

呈为具报承办职路工程满铁从事人员及包工者横暴侵权，不听约束，谨将根据协定规则严予取缔情形，恭请鉴核备案事。〔中略〕

一、满铁从事员小竹忠太郎残伤市民儿童：本年九月二十二日午前十时，在洮南站铁轨上置手押车一辆，有附近中国刘姓儿童二名，年约十一、二岁，因骤睹未曾见之物，近前玩弄，为日人小竹忠太郎瞥见，拾起洋灰瓦遥示威喝以驱逐儿童。儿童相率惊逸。乃该小竹忠太郎仍以瓦遥击之，适中头部，儿童昏绝在地，血流被面。当时，日人小竹忠太郎伏匿仓库。职局警以彼虽系日人，仍属承作路局工程，恐小儿有性命危险，路局负连带责任；乃将小竹忠太郎带至警务分段，询问详情。后由局员查验小儿伤痕，左额皮破骨损，甚为危险。嗣经医士善为诊治，幸免无虞。日人小竹忠太郎亦知引咎，甘愿赔偿医药各费，此事始归了结。职局以该日人如此横暴，并犯满铁承办建设工程第十七条，与当地人民滋生事端之过失。当经职局根据规则，通知满铁会社，将该肇事日人撤换，并拂令出境。

二、包工日人川崎侵权挂车侮辱站长：又本年一月十八日，日人川崎九平带工人五十名，拟由五庙子站上车赴水害地方工作。该站站长以无乘车票，并未得车务科长许可，不准乘车。川崎不听，竟擅自指挥机手挂车。站长以职权所在，极力阻止。川崎咆哮如

雷，揪扭站长，肆意殴骂。站长以彼系日人置不与较，电职局车务科长请示办法。该科长以站长系一站代表，该日人如此侵越职权，肆行凌辱，如不予以相当惩戒，各站长职权将不能行使，乃援照取缔工人规则复电，命将该日人送至洮南总局，以便就近与满铁该管首领议处。后经满铁会社田畔包工代表到局力为缓颊，表示歉意，并担负该日人嗣后绝不能再有此种行为，职局始允该日人回现场工作。

除上述二项事实外，满铁从事员及包工人，因不服从职局员司监督指挥发生冲突，时有所闻。推原其故，即日人自视甚高，常存睥睨华人之心理，凡事不欲受路局干涉；而职局以主权所在，又不能放弃其指挥监督权利；此满铁方面嫉视职局之大原因也。原局长之意，未尝不欲求两国人员感情之融洽；惟以既立于监督地位，事实上绝不可能〔放弃权利〕。况如果事事曲徇日人之意，则工程方面所蒙之损害，将不填〔堪〕设想。故凡遇日人侵权不法之徒，局长即以约章相绝〔绳〕，不稍假借，止求于工程有利，怨怒非所敢避。〔下略〕

东北档案馆藏：《奉天省公署档案》，第233—14号

## 5　满铁积极策划修筑横断中东铁路的昂齐支线

### 满铁大藏理事与洮昂铁路局长于长富策划以“计划外工程”名义修筑昂齐段铁路

昂齐支线是1924年满铁与张作霖所交涉的从洮南到齐齐哈尔的铁路修筑计划的一部分，是包含在洮齐铁路中的一段铁路。此项计划，最终因考虑到国际关系暂止于昂昂溪，而成为洮昂铁路；昂齐线准备在洮昂铁路竣工后再行铺设。1926年7月洮昂铁路完成后，洮昂铁路局为了给本线吸收客货，加上从军事方面的考

虑，积极策划把铁路延长到齐齐哈尔。无疑地所需资金仍然要依靠满铁承办，而满铁也本着长期以来自己的意图，准备答应洮昂铁路局的请求。当时日本政府有两种想法：其一，对于张作霖在对俄态度上企图压迫俄国方面一节，日本认为就北满问题的日、俄、中的形势而言，和俄国方面保持某种程度的提携以牵制中国也有好处，因此力求避免给俄国以这样一种印象，即直接袒护张作霖的对俄态度，而成为他压迫俄国的后盾，所以对洮昂铁路局提出的横断中东铁路问题，不立即同意，免得和俄国发生争执；其二，乘张作霖对抗俄国之机，援助张作霖，不顾俄国的反对，一举而解决横断问题。由于这些意见分歧，问题迟迟不得解决。1926年7月，日本政府为了调节包括此项问题在内的日俄间在北满的铁路政策，责成满铁同俄国外交部〔交通部〕付部长谢列夫扬克夫进行协商。不幸，会谈宣告决裂。满铁在此次会谈中，主张在昂昂溪修筑一条应用点结机的专用线，以便横断中东铁路西线。俄国为了挫败日本北满铁路政策的第一步，拒绝了满铁的要求。因此，外务省决定进一步制定一项有关对满铁路政策的方案。根据这一决定，满铁大藏理事奉召于7月22日会晤了币原外务大臣和出渊次官，报告了同俄中两国方面交涉本问题的经过，初步协商了帝国方面的对策。23日、24日，又同木村亚洲局长等外务官员举行会议，就本问题进行了具体协商，拟定一项具体解决方案。

此项由外务省和满铁之间协商议定的解决方案，虽然也包括其它北满铁路问题，但主要问题，仍为寻求排除俄国反对洮齐铁路的方法。即满铁当时已经完成了从洮南到昂昂溪的筑路工程，企图着手从昂昂溪到齐齐哈尔，即昂齐铁路的筑路工程。日俄两国就昂齐铁路的修筑方法进行了协商，在横断中东铁路问题上双方未能达成协议。满铁大藏理事于月末返满，在征得东三省当局谅解后，又于哈尔滨同中东铁路俄方理事开始谈判此项问题。此次

会谈旨在寻求另一处理办法。在会谈中放弃了专用线横断办法，企图改用高架工程或地下工程延长的办法。总之，此次会议除了就双方政策问题进行了交涉以外，还曾企图解决技术问题。不幸，此次会谈仍未达成协议，不欢而散。

另一方面，第二年1927年7月20日，洮昂铁路局于长富局长通过该局满铁派遣顾问大薮钲太郎向满铁大藏、藤根两理事提出有关延长线工程的如下建议：

（一）工程费由满铁借款；

（二）工程由路局直接指名的承包人进行，满铁给予支援；

（三）材料通过路局直接购入和委托满铁购入备齐；

（四）与现场工程有关的日本人，不论是满铁支援人员或承包人，一律穿中国服装。

按于长富的计划，不以满铁为承包人，而当洮昂局提出要求时，由满铁通融适当的人员和各种物品。7月末，满铁同洮昂铁路局商定：把横断问题和其它满蒙问题分开处理；昂齐线修筑借款按洮昂铁路工程费增额看待；满铁表面上采取概不干预横断问题的方针。满铁大藏理事同洮昂局长于长富根据这种精神进行协商，并于8月10日交换了备忘录。由于在备忘录中必需在表面上避免昂昂溪、齐齐哈尔间铁路字样，备忘录前言中简单地使用了“计划外工程”的名目。

## 备忘录

为实施洮昂铁路建造计划外工程承办合同，洮昂局局长和大藏满铁理事议定下开事项：

一、计划外工程费应作为洮昂线工程费增加费予以垫付；

一、垫付款除去利息应以一百三十万元为限；

一、垫付款利息应同于洮昂线，加算在垫付款内；

一、垫付款由局长、顾问联合签名，根据必要随时请求一部分时，会社应予支付；

一、计划外工程费预算书、设计书及计划图，须于动工前同会社指定技术人员协商议定；

一、计划外工程应尽可能在民国16年12月末期其完成。本备忘录经奉天省长、满铁社长承认后生效。

民国16年8月10日

昭和2年8月10日

洮昂局局长于长富满铁理事大藏公望

上项备忘录于同月13日经满铁社长承认，遂告生效。但在以后不久，于局长同莫省长就修改上述备忘录进行了协商，提出了下开修改方案：

洮昂铁路根据工程上的需要，有必要在原定工程费外增加款额。为此，局长于长富和满铁理事大藏公望会商，协定如下：

一、洮南铁路工程费增加额应以日币一百三十万元为限，由满铁垫付之；

一、增加额垫付款偿还期限，自支付日起以一年为期；

一、垫付款利率为年息九厘，即日币每一百元按九元加息，利息应于期满时与本金同时偿付；如届期未能偿付，应加算在增加额垫付款中；

一、增加额垫付款可由洮昂铁路局及顾问联合签名，随时由满铁提取；

一、增加额垫付款期满时，如不能偿还全部本利，即应改为洮昂铁路借款；

本协定经奉天省长及满铁社长双方承认后生效。

围绕洮昂铁路方面的前项修改方案，满铁大藏理事和洮昂局长进行了交涉，双方进一步商定了具体方案。然而，在8月27日，

即交涉将要达成协议的前夕，交通部突然下令中止横断中东铁路，双方交涉被迫中断。

满铁调查部：《满洲交通史稿》，第十五章，第四节，第二项，第 1—19 页

## 关于《中东洮昂横断协定》的签定

这道突然的中止命令，无疑是俄国方面的抗议所致；其次，是交通部反对借用满铁资金的结果。下面将要谈到本铁路的建设资金是计划由满铁借款的；而交通部当局对满蒙铁路力图采取独立的路线，即促进那些与日本未发生关系或关系很少的铁路；对那些与日本发生关系的铁路，则使其不能成立，不得已时则推迟建设。因此，这道中止命令是暂时的；一旦地方和中央政府能自筹资金而不用日本资金，就有解除的希望。这一点于 9 月 13 日得到证明。在此以前，洮昂铁路局长和黑龙江省交涉局长兼龙江道尹常荫槐，一接到中止命令，就前往北京与交通部继续交涉解除中止命令，当天交通部就允许洮昂铁路横断中东铁路延长到齐齐哈尔。作为此项许可的条件是："该延长线为方便该地方交通，认为有建设之必要，不妨着手施工；但资金由交通部、奉天省、黑龙江省三方面筹措，工程由京奉铁路局承担。"交通部许可后，10 月 29 日张作霖致电中东铁路吕督办，命其急速设法解决横断问题。情况如此，俄国方面对于由洮昂铁路方面设计的横断中东铁路工程也不得不打消〔反对〕念头，10 月 25 日俄中间逐渐有达成协议的趋势

另一方面，交通部基于上述许可的精神，按洮昂铁路局长提出的计划书对京奉铁路局发出如下训令〔略〕。

从上述训令中可以看出交通部的意图，即拒绝从满铁借入资金，而由奉天、黑龙江各出四十万元，由京奉铁路垫款购入四十万元的材料，由洮昂铁路局负责一切工程事宜。于是，洮昂铁路局便开始准备施工。到第二年 1928 年 4 月，又接到交通部电命中止工

程。中止的理由是:“常交通部次长与吴督军商洽，继中东铁路横断工程之后,以同样的出资方法，年内将工程延长到克山；吴督军主张齐齐哈尔以北由黑龙江单独实施；常交通部次长认为只修筑毫无利益的横断工程则不予援助。”然而，经过洮昂铁路局长的恳求,吴督军让步,同意由京奉铁路局负责修筑到克山。常次长又以缺乏资金为理由拒绝合作，事情陷入停顿状态。经洮昂局长斡旋结果,奉黑两省同意筹措所分担的资金,交通部同意按规定配备材料，事情逐步得到解决，6 月 1 日由善雅公司承包工程，定于 7 月 4 日动工。是时，张作霖的北方军五十万和蒋介石的南方军四十二万,一决雌雄的大会战结果，形势对张作霖不利。6 月 3 日，张作霖以及吴俊陞在向东三省退却途中被炸死。在此以前，中国方面抱着以强硬手段解决本问题的决心，中东铁路方面对此只能无条件屈服。张被炸死事件以后，中东铁路方面对本问题又表示反对。然而,当年 5 月 7 日洮昂铁路局长于长富转任交通部参事,新任洮昂铁路局长许文国数次往返哈尔滨，为取得中东铁路的谅解而奔走,结果于 6 月末接到中东铁路正式同意的回答。7 月 25 日，中东铁路和洮昂铁路局长之间终于签订了《中东洮昂横断协定》。〔下略〕

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十五章,第四节,第一项,第 18—28 页

## 《哈尔滨日日新闻》的报道

当满铁方面和俄国外交部〔交通部〕付部长谢列夫扬克夫之间,为调整日俄在北满的铁路政策而举行的会谈失败后,外务省和满铁两方面的当局经过磋商，决定制订对满铁路政策的对策。根据此项决定,满铁理事大藏公望应外务省邀请，最近悄悄东渡，23 日午后 2 时,在外务省访问了币原外相和出渊次官,报告了关于此项问题同俄中两国方面交涉的经过，最后就帝国今后应采取的对

策，大致取得了协议。后来又和木村亚洲局长及其他外务官员开会，继续对此项问题进行了具体协商，会谈了四小时后辞去。但是在23日、24日两天又继续开会，结果订出了具体解决方案。大藏理事携带着此项方案，于25日从东京出发，回到奉天。估计当大致取得东三省当局同意后，即将在哈尔滨和中东铁路的俄国方面当局开始交涉解决此项问题。外务省当局和大藏理事所讨论的北满铁路问题，内容是：

一、满铁的经营；

二、吉敦铁路、呼兰——哈尔滨铁路、洮齐铁路的修建工程；

三、中东铁路和南满铁路互相联络的问题；

等等。其主要项目，在于寻求排除俄国方面妨害洮齐路的办法。这就是当满铁修完了从洮南到昂昂溪的铺轨工程、将开始从昂昂溪到齐齐哈尔的十七英里铺轨工程时，拟求得俄国方面的同意，以便在昂昂溪利用点结机使铁路延长线横断俄国方面的中东铁路西段。不料俄国竟本着抵制对满铁路政策的目的，坚决拒绝日本的要求，结果修建洮齐铁路的本来目的，正面临化为泡影的危险。面对俄国方面这种不友好的作法，只要日本放弃修建从昂昂溪到齐齐哈尔的铁路工程，问题大体上可望了结；但是，原来修建这条铁路的目的，就是要吸收以齐齐哈尔为中心的北满一带的物资，用以还击中东铁路南段对满铁的敌对政策。所以放弃昂昂溪到齐齐哈尔之间的修建计划，便丧失了计划修建洮齐铁路的根本目的。外务省和大藏理事的会谈，就是要对洮齐铁路横断中东铁路西段一事，寻求另一个好的办法。会议结果，似乎是要放弃使用铁路延长线横断的办法，而希求俄国方面同意利用高架工程或地下工程，把洮昂铁路延长到齐齐哈尔。可是，俄国方面对于此项问题抱着疑虑的根本原因，并不在于横断方法等等的技术问题；而是抱着拒绝横断使修建洮齐铁路的目的化为泡影的居心，或是凭借这一作

法，达到实现洮齐铁路和中东铁路西段订立运费协定的目的。所以即或满铁方面要求俄国方面同意用高架工程或地下工程横穿过中东铁路西段，俄国方面究竟能否容纳日本方面的要求，尚大有疑问。那么，日本还将采取什么办法呢？这个问题当然也要成为这次会议的一项议案。

〔日〕《哈尔滨日日新闻》，大正15年8月1日

### 奉天公所长镰田弥助致满铁庶务部长函

(1927.2.26)

据昨25日莫省长向本职透露：日前来奉的吴督办前日曾同本人商谈洮昂铁路横断中东路问题，对此，本人曾主张，如果采用高架桥梁方式，不仅可以节省经费，而且在交涉上也有若干有利之处。吴督办表示十分赞同。

该项问题，本来是中东路俄国方面所不喜欢的，即使采用高架桥梁，进行交涉，亦不能轻易同意。因此，已与吴督办商妥：如果对方坚决拒绝，我方即不管俄国方面的意见如何，强行架设。

此外，他们还认为，洮昂铁路先横断中东路以达齐齐哈尔，然后再由齐齐哈尔延长到嫩江，将来是很有希望的。

日本外务省档案胶卷，S173，6192.25，第174～175页

### 驻奉吉田总领事致田中外务大臣电

(1927.7.19)

本官日前路经大连时，从大藏理事处获悉：关于洮齐线横过昂昂溪问题，满铁如同意支出工程费，张作霖即决定断然进行，目前正在等待满铁的答复。关于北满问题，正如天羽总领事的意见：在我国与俄国进行某种程度的提携和妥协以控制中国方面，目前尚属有利的今天，当张作霖企图压迫俄国之际，如果只是给他助威，则必将为一个横断问题而丧失北满的全部利益。而从目前的日俄

关系来看，就此项问题与俄国达成协议，似乎并非没有可能。同时，作为东方会议的结果，正在促使张作霖重新考虑对日本看法的今天，并且新任〔满铁〕社长也许有另外的对俄意见，故不宜立即同意张作霖的希望。应暂缓决定此项问题，让满铁在态度上表现暧昧一些；首先着手实行满蒙悬案解决方案，待张有所反省之际，再援助张，劝说中东路方面，以圆满地指导张解决此项问题。这样，不仅对俄，对张也可以恩威并施。为此，请对本问题慎重审核。

日本外务省档案胶卷，S173，6192.25，第203—204页

## 满铁文书课长致满铁东京支社长电

(1927.7.19)

本月13日洮昂路局于局长来大连时谈称："奉天政府从张作霖起，连杨宇霆也都对目前的昂昂溪至齐齐哈尔间横断中东铁路的铁路，下定立即着手的决心。但我本人认为，还有必要同黑龙江吴督办和奉天莫省长商议，然后再行请示是否可以请求满铁的援助。"昨日又从接自奉天的情报获悉："据于局长谈，莫省长不仅同意，而且命令立即提出正式申请书。"我想，此项横断问题，现在终于到达实现的时期。因此，请向外务省请示：现在对方如正式提出申请，满铁是否可以与其它铁路新线的交涉分开，立即单独应允此项工程费的款项（不过，该线是作为洮昂线的延长，还是作为独立的路线？另外，工程是作为由满铁承包，还是作为借款？据闻中国方面尚未决定）。工程所需费用，为工程所需实际费用一百三十万日元。预定最近于局长与吴督办会见后，决定一切问题。目前拟一概不支付筹备费。另外，据于局长谈：关于施工，预定由交通部通知中东铁路督办；但按北京方面的商议：由东北交通委员会向中东路督办发送通知书，然后即可进行。

日本外务省档案胶卷，S173，6192.25，第205—206页

## 驻奉吉田总领事致田中外务大臣电

(1927.7.20)

致满铁大藏理事的敝电如下:

关于横断问题，业已拜读致东京支社长的贵电。关于此项问题,日前路过贵地时,业悉详情。但归奉后,查阅北京情报,得知张作霖的对俄态度极为险恶,大有不断加紧压迫俄国之势。然而,对我方来说,关于北满问题,从日、俄、中三国的形势来看，在某种程度上与俄国提携以牵制中国，目前尚属有利。如果给俄国这样一种印象,即直接支持张作霖的对俄态度，成为他的后盾，而加紧压迫俄国,并不美妙。因此，关于此项横断问题，我认为不宜立即同意张作霖的提议,而应首先采取调停俄中关系的态度,同俄国方面也力求取得某种程度的谅解;俄方如不听从我方劝告,再同意张的申请,俟近日张作霖对满蒙悬案开始有所反省之际,再说服中东路方面,以便引导张作霖圆满地解决此项问题。本着上述精神,业向外务省电陈拙见,顺请查照。

日本外务省档案胶卷,S173,6192.25,第207—208页

## 满铁庶务部长致藤根理事电

(1927.7.23)

洮昂铁路局长通过大薮顾问提出了有下述要点的函件。函件随后寄去。

洮昂路局目前正在拟制向省长呈请的昂昂溪至齐齐哈尔间延长工程的申请书，批准后立即着手测量，8月10日左右能开始施工。该局的大致方针,根据大薮的电报，谅已察悉。另外，此次不是以满铁为承办者,而是希望当洮昂局提出要求时,满铁能提供适当的人员或各种物品等,以进行援助。

日本外务省档案胶卷,S173,6192.25,第210页

## 满铁大藏理事致北京公所长电

(1927.8.29)

横越中东铁路问题,如日前贵所长来大连时所陈,进展极为顺利。但27日突然由于局长发来如下电报:"昨夜接交通部致敝人电,内称延长工程的开始须延期。然而,作为不属交通部直辖的敝人,当即将此事报告给莫省长,并请求在动工准备逐步进展的今天,究应如何处理,迅速给予指示;待有回示,当即再行告知。敝人按预定今早由当地起程,前往齐齐哈尔访问吴督军,请示吴督军的意见后即从速返回洮南。"对交通部命令上述工程延期的情况,请秘密探悉后从速告知为盼。

日本外务省档案胶卷,S173,6192.25,第267—268页

## 满铁北京公所长致大藏理事电

(1927.9.3)

据可靠的报告,横断中东路工程延期开工的命令,亦与并行线问题有关。交通部的意见是:满蒙地区的中国自己的〔铁路〕线路,即与日本无关或关系少者,期其迅速进行修筑;与日本有关者,则力求不使其实现,不得已时推迟修筑。上述命令即出自此种旨意。但据闻杨宇霆曾向松井少将谈称:延期是暂时的,不久还会开工。不过恐怕交通部当局对工程承包预算还要进行研究。

日本外务省档案胶卷,S173,6192.25,第276—277页

# 九、通过日商渗入溪城、金福、开丰等铁路

## 1 溪城铁路

### 满铁暗中插手溪城铁路经过

在离本溪湖东十英里的牛心台附近，据称早就被认为是矿产丰富的地方。例如：牛心台南沟、红脸沟和王官沟等处的无烟煤，一向由中国人开采，并已采出很多。其供应范围，以奉天、开原等南满铁路沿线和安奉铁路沿线为主，一部分远达辽阳方面。运输方法，一小部分夏季利用太子河航运运往辽阳方面，其余大部分都在冬季太子河封冻时期，用大车运到本溪，再从此用铁路运往各地。但是，用这种落后办法运输，不仅运输不便，而且运费极贵，成了该煤矿发展上的障碍。尤其在春、秋两季，因有其他货物运输上市，引起大车费涨价，运煤工作即完全陷于停顿状态。发起修建铁路的原因即在于此。换句话说，因有煤的生产，故在此处修建铁路作为企业有希望充分获得利润。如在本溪湖至牛心台间修成轻便铁路以运输煤炭，不仅煤的成本可能降低，而且一年四季都有可能运出，从而得以增加各需要地区的供应量，并可望扩大销路。还可预料，因有这条轻便铁路，其他物资的运输也必将随之增加。〔中略〕

在这种情况下，便出现了注意并实际计划在本溪湖到牛心台间修建轻便铁路的人，此人即直隶省河间府人刘锡臣。他在明治44年10月前后得到镇南县人杜恩波、赵文生、王聚五等人的援

助，筹划包销以牛心台为中心的附近的煤，为实现此项计划，首先拟在本溪湖到牛心台之间修建手推车铁路或马车铁路。因为希望煤矿方面的人员也参加此项计划，乃进一步活动请求王官沟煤矿经理王运升等人援助这一事业。但因都无经营铁路的经验，即将开始动工时，尚对前途感到不安。于是刘锡臣便向住在本溪湖的旧相识篓川末吉请求援助。篓川主张，应将该计划改为修筑蒸气铁路的计划。于是展开了获得该项筑路权的活动。此后，篓川就此项企业作了各种调查，结果肯定是极为有利的企业，但因难于筹措资金，再加没有适当的主持人，瞻望将来深感不安。这时，企业计划虽然已有进展，中途却遇到缺乏资金的困难，因而在第二年明治45年5月，向住在铁岭的权太亲吉商请援助。权太亲吉调查了创办人的身份，得知杜恩波是当时第27师师长张作霖的老师；刘锡臣有五品顶戴候选知府的官位，并且还是杜恩波的同僚；赵文生有花翎都司的资格；王聚五是资本家，全是所谓有势力的人物，同时又全是张作霖的同乡，由于这些关系，估计可望得到张作霖的援助。权太在当年5月21日便伙同刘锡臣向本溪县署提出了以修建本溪湖到牛心台轻便铁路为目的而创办牛溪铁路公司的申请书。但是，由于知县调动及本溪县议会以“创办有外国人参加的公司，有动用外国资本而招致利权外溢之虞”为理由而加以反对，故于6月3日驳回。

刘锡臣于是去掉权太，并规定资金均在清国人中筹募，于两天后又提出申请书，此次又以有外国人参加的嫌疑为理由，仍未批准。

其后，刘锡臣改名刘辑五，在上述杜、赵、王等人之外又加入刘义恒为创办人，计划创办牛心台平车公司（亦称牛溪平车公司），以修建联系本溪湖与牛心台的马车铁路（无盖车），用以运煤。并且劝诱本溪湖至牛心台沿路各村村长和有势力人物，让他们对此事

表示赞同。于大正元年9月，以刘义恒为该公司的代表人，向本溪县署申请创办。该计划所以不用火车而用手推或马拉的平车，据说是因为当时从事搬运牛心台煤的一般当地居民，担心修成行驶火车的铁路后，他们的生活将因而被剥夺；惟恐他们反对这一修建计划，才采取这种所谓平车的办法。该项设立平车公司的计划，被本溪县署接受了，并经过奉天劝业道交到总督处。恰好当时奉天工务总会与商务总会方面，也有自行经营牛心台煤矿的企图，因而这项设立平车公司的计划，即被视为是与经营该煤矿有密切利害关系的企业。张总督于9月29日命令申请人："公司创办人应与奉天商工务总会会谈，以商议该公司的经营方针与开始营业后的运费标准。"这就是说，总督企图让牛心台平车公司与奉天商工务总会经营的煤矿合作，以运出该矿的煤，用这种办法谋求积极开发牛心台煤矿，进而供应南满地区以工业用煤。

此项铁路计划，权太直到此时，始终保持秘密，就是对日本官宪也未曾报告，偏偏奉天总领事得知了此事。因为前此大仓组已拟有同样的计划，并且已用煤铁公司的名义申请修建轻便铁路，所以领事当即命令权太必须停止该计划活动。权太力陈自己的计划先于大仓组的计划，还说明因早已同清国人发生关系，计划已难于取消，请求谅解。在此稍稍成为问题的是，权太的计划与大仓组的计划究竟何者在先？但因发生争执的双方都是日本人，不久即获解决。

牛心台平车公司的活动与此项争执无关，逐步取得了进展。大正元年10月本溪知县根据劝业道的命令，要调查股东的信用，令创办人呈报股东。创办人等便以适当的清国人充作股东，向知县提出了股东名单。但因知县已了解此事是依靠外国的资本，因而未直接发给许可证，命令从创办人等所属的官署，即镇安县署取得知县证明。创办人等便同镇安知县交涉，结果决定缴纳资本金十

五万元的五分之一即三万元，将该款存入有信用的银行，而将存折交给知县以作证明。但是，这三万元钱款很难弄到，在这种情况下，实际负责创办本公司但又经常隐藏在幕后的权太，为了利用此项资金问题取得日本对该铁路的实权，乃与一向只是或明或暗发生关系的满铁会社取得密切联系，于大正元年12月由满铁总裁中村是公作保，从奉天正金银行以权太亲吉、沈保儒的名义借到银洋三万元。该项借款用沈保儒、杜恩波等人名义仍存入该银行内，仅将存折交给权太供呈交县署以作证明之用。不料清国官宪处理工作迟缓，直到第二年1月下旬，才将证明函件送到本溪知县处。

另方面，大仓组也在继续进行修建轻便铁路的活动，并以煤铁公司的名义向本溪县署提出了申请，同时还向奉天官宪提出了申请。这一案件呈到奉天省议会后，竟被绝对多数所否决。继而同年3月25日又列为该会议的讨论议题，此次则以“轻便铁路企业不在煤铁公司章程规定的营业范围以内，而且铁路用地也不在煤铁公司矿区以内”为理由，根本未予批准。

大仓组的计划全告失败后，权太认识到，象该铁路计划这样对当地有重要利害关系的事业，用所谓当地有势力人士做创办人才是最有利的，于是劝诱本溪县议会议长金殿勋，让他重新组织溪城轻便铁路有限公司，将以前的牛心台平车公司并入其中，并议妥将平车公司的创办人全变为新有限公司的股东。私下约定，在申请新的有限公司的同时，撤销牛心台平车公司的申请，并当此项申请被批准后，应将本溪湖至牛心台的铁路修建权转交给平车公司发起人刘义恒。大正2年3月上旬用金殿勋名义向奉天都督提出了申请，该申请在当年4月19日顺利通过奉天省议会，5月10日奉天都督批准金殿勋创办溪城轻便铁路公司的申请，金殿勋终于获得修建本溪湖到城厂的铁路干线和通往各矿区的支线的权利。

铁路修筑权被批准后，权太乃让金殿勋将该项权利转交给刘

义恒,同时还和刘义恒订立了应将该项权利转交给权太的合同,权太完全取得了该铁路的修建权。并且,铁路线的修建工程也由该公司创办人金殿勋、杜恩波、赵尊五转交给权太的雇佣人〔买办〕魏成玉与刘辑五两人,让他两人承包本溪湖到牛心台之间的工程以及钢轨、货车等一切材料的供应。权太又与该两名雇佣人订立合同,约定这些材料均由权太购买。于是大正2年7月4日在铁岭日本领事馆办完证明登记。就这样,权太始终作为幕后人,对取得权利筹划了最妥善的办法。

以上是获得修建溪城轻便铁路利权的大致经过。之后,在即将动工的时候,因权太提出这项工程和铁路材料的预算是十七万元,乃以修成后承办营业为条件,于大正2年7月9日申请满铁会社借予该项资金。满铁会社经与政府当局密商之后,应允了这项要求,决定根据需要直接借贷或提供保证。满铁对本公司的支援,就是这样完全通过权太进行的。比如,前此由满铁总裁作保从奉天正金银行借到三万银洋一事,与此次批准十七万日元的修筑费,全都是通过权太进行的。总结这些情况可以看出,在背后操纵权太将溪城轻便铁路问题具体化到这一地步的,实际势力是满铁当局。

求借十七万元工程费问题获得解决后,溪城轻便铁路公司便于8月28日被正式批准创办。该公司设办事处于本溪河西街,经理是金殿勋,刘义恒、张贯一、吴子林、郭硕五等人担任干部。权太另派杨仪庭为监督人担任会计与全部事务工作,让该人办理该公司的实际事务。权太为了施工,还向满铁会社申请借用所需人员。满铁方面立即于9月6日派去工务课员池谷、草野等数人,表面称作该公司的雇佣人员,自9月15日起开始进行测量,直到该月末才测量完毕。刚要开始动工,却又出现流言说,该铁路是依靠外国资本。看来开工有遭受挫折之势。于是策划办法,用二万元收买

创办人等，并澄清了中国当局的疑惑，方从10月6日进入施工阶段。池谷等技术员在转包工的资格下，从10月9日起开始在荒山地区进行土方工程和架桥工程等实地工作，同时特别注意避免因在民有土地上施工而惹起纠纷。到10月中旬，依靠外国资本的流言又起，中国当局便命该公司停工，对日本人也发下同样命令。但是，时值临近结冰季节，工程需要加速进行，倘若停工，将有越发暴露出实际是外国资本之虞，因而没有理会中国当局的命令继续施工。中国方面派巡警到现场，企图坚决强令停工。这次纠纷实际潜伏着下述内幕：金殿勋等代表公司的名义人策划在承包工程和收买土地等工作中获得不正当的利润；而早已了解此事的权太，不但在会计方面就连事务方面也不委任金殿勋等人，均由日本人经手办理，承包工程一事也由满铁特派员掌握全权，以这些方法使金殿勋等毫无染指的余地，金殿勋等人的指望完全落空。而且，他们这些徒具虚名的代表们，仅由公司领取50到150元左右的月薪，他们的不满实际即在于此。他们所持的态度是，策划利用各种手段使工程受阻，以发泄不满。正由于他们的这种阴谋活动，才引起日中之间上述纠纷。权太曾经试图用改正合同缺点的办法以堵塞金殿勋一伙的阴谋，但未奏效。因为已经看透根本不可能指望顺利解决，便计划反而要强行施工，然后以迅速取得的既成事实，将谈判引向有利的方向。因此，10月15日以来处于停顿状态的工程，11月3日起又开工了。

中国方面，奉天总督根据本溪县报告的上述情况，命令交涉员丁鉴修先到现地调查，然后要求本溪湖日本官宪饬令停工，同时向日本警务署长和权太的代理人梅津理也提出了同样要求。于是此问题又移到奉天，11月14日于冲汉向落合驻奉总领事提出正式抗议，要求停工。

但是，前已提及，日本方面的居心是：已经决定，不管中国方面

提出任何抗议，也要坚决强硬地将工程进行到底。这时特别顺利的是，恰好日本守备队要在该铁路沿线进行多次实弹演习，这自然有利于牵制中国方面。中国的巡警等因此失掉阻止工程继续进行的可能。在这种情况下，工程加速进行，到当年12月末，太子河到牛心台的9.3英里工程完成。后来，准备器材和雇佣人员等又花费了一个多月时间，自大正3年2月1日起，终于开始以牛心台煤为主要货物的货客运输临时营业。至于修建该铁路用的钢轨和车辆，都是从前安奉轻便铁路所使用的。该铁路虽然终于正式开始通车，但是已经暴露了挪用外国资本的事实，中国人的创办人等因此受到官宪的追究与压迫，有的逃亡，有的被捕，公司办事处当然也只好关门。于是，从大正2年12月起权太公然在本溪湖永利街36号开设办事处，开始管理该铁路的一切事务。

经营本溪湖煤铁公司的大仓组，早已着眼到修建该轻便铁路，并对沿线做了调查，制订了修建铁路的计划，还在刘锡臣等进行筹划的时候，就请求奉天当局准许修建该铁路，而且一再被列为奉天省议会的议案，但是每次皆因利权外溢的论调高涨而连遭否决。例如：大正元年大仓组以煤铁公司名义力陈修建该铁路是当务之急，请求中国政府谅解，并在当年6月提出了修建太子河沿岸轻便铁路的申请。张奉天总督当时命令交涉司、度支司与劝业道等共同研究该项申请，交涉司乃于当年9月派股员郝延钟与煤铁公司人员共同在沿线一带做了实地调查，根据该调查报告，计划用资金小洋160万元修建全长50多英里的轻便铁路。但是，当时已值中国回收利权的民族主义运动狂热时期，因该计划有所谓使利权外溢之虞，省议会终于拒绝了该项申请。

另方面，与权太有关的上述牛溪平车公司的计划却逐步进入实施阶段。当大正元年6月3日〔牛溪平车公司〕第一次申请被驳回后，大仓组看到不批准的告示，才知道本公司之外还有其他人在

计划修建此铁路。前已提及，大仓组立即诉之于日本当局，极力企图停止权太的活动，并且通过领事馆传达了这种愿望。但是，权太辩称，已为该计划投下很多经费，并已同中国人建立了关系，因而实在不能停下。当局也谅解这种情况，大仓组的阴谋活动反而失败。

但是，大仓组并未因此而停止活动，仍继续进行奔走，反复同中国当局交涉，到大正元年10月，因闻知刘某等中国人中间也有修建轻便铁路的计划，煤铁公司立即向中国当局提出质问书，主张自己有优先权。中国答称，刘某的计划只是修建以运出牛心台煤为目的的手推车铁路，而且尚未批准。其后不久，由权太经手已经施工，煤铁公司方面不断地向各方面激烈进行活动。权太与金殿勋发生冲突后，公司也立即笼络金某，企图取代权太的权利；当权太方面的交涉停顿后，公司再次向奉天民政署长申请修建轻便铁路。结果，大正3年1月28日接到张总督的指示称，可与外交部驻奉天特派员协商决定批准本铁路的问题及其办法。煤铁公司方面的钻营活动，至此才看到一线光明。

由于大仓组极力主张自己对该铁路的权利，力求获得有利的解决，结果终于从总督处得到上述稍微有利的保证。但是，另一方面，经营牛心台煤矿的石本鑽太郎却与其对抗，也主张自己有修建本铁路的权利。石本的主张是：在与奉天商务会订立的开采牛心台煤矿的合同中，明确载有修建本溪湖至牛心台的运煤铁路的权利，并声称已经得到中国当局非正式允许，按程序最近即将获得北京政府的批准，因而反对煤铁公司修建该铁路。不仅如此，还声称权太的行为也侵害了他的既得权益，因而提出抗议，互不相让。而且，在这个期间，中国当局一再催促解决此项问题，该铁路修建权的问题，呈现着即将发生严重纠纷的趋势。

满铁会社一向援助权太，事到如此本应处于调解人的地位从

旁解决这项纠纷，但是，满铁会社因与其对华政策有关，不便这样做。恰好铁道院嘱托铃木诚作来到满洲，〔满铁〕便利用此机会，委托他调解这个问题。经过一些交涉之后，主要根据铃木的提案，再加上中国方面的修正意见，决定将该铁路归由满铁会社与煤铁公司合办经营，石本与权太对该铁路的关系全被割断。大正3年4月20日，满铁会社与煤铁公司互相交换了要点如下的备忘录：

## 备 忘 录

1. 溪城轻便铁路事业，由满铁会社与煤铁公司双方合办；

2. 资金按满铁会社六成、煤铁公司四成的比例出资；

3. 煤铁公司的出资用款，由满铁借贷；

4. 轻便铁路公司的总办，采用煤铁公司委派的中国人，总经理采用满铁委派的日本人，其余则按事务情况兼用日中两国人。

后来，按照石本的提议，第二项修改为表面是煤铁公司出资三成、满铁会社出资七成，但在满铁的出资内，暗中约定由石本出资一成。于是佐藤奉天公所长代替铃木嘱托请求中国方面批准该备忘录第二项的修改。中国方面立即毫无意见地应允了此事，5月上旬奉天官宪将一切文件送呈北京政府。至于奉天官宪所以同意日本方面的要求，毫不犹豫地应允在此问题的临时备忘录上签字，试图用以换取日本方面好感的真正居心，是因为当时奉天官宪应向煤铁公司缴纳银洋七十五万元，中国方面企图由满铁借得该款。但是，后来似乎已从别处得到通融，因情况发生变化，已无借款的必要，乃对此事表现出极为冷谈的态度，满铁方面每来督促，总是以尚未得到北京的答复为借口，有意使此事不了了之。

轻便铁路问题的交涉经过已如上述。至于该铁路的经营状况则是：大正3年2月1日开始办理到牛心台为止的全线营业，唯因石本方面以所交涉的问题尚无结果为理由（备忘录是当年4月20

日签订的），不委托运输牛心台的煤炭，因此根本无货可运，每天只是为了很少的旅客而行驶列车，营业一再亏损。后来，轻便铁路离开权太之手，完全归满铁会社经营，如上所述，各有关方面已就主要问题达成协议，石本也改变了态度，终于从当年6月1日起，将运煤业务委托给轻便铁路，从此以后该铁路营业状况日益好转。

经营组织问题已告一段落，轻便铁路的营业状况也大致稳定下来，但因修轻便铁路之初，权太不顾当地官宪的抗议，一意加速强行施工，无暇处理收买铁路用地问题，因而到了春耕时期，沿线地主发出种种怨言，如置此不顾，其影响很可能在交涉时使日本的立场陷于困难境地。因此，满铁奉天公所秘密将精通购买土地工作的所员派到权太的办事处内，规定出沿路占用地的地价，据以发放买地价款。但是，地主中有很多人害怕当地官宪将来迫害，不肯领取价款。到大正3年6月初旬，已发放价款的土地面积占全部占用地的六成，结果地主们的怨言平息下去。既然沿线居民已无任何怨言，本溪湖到牛心台的轻便铁路的营业也就没有任何困难，所以只要不从牛心台向东展修，日本方面无须积极主动地解决此项交涉问题。虽然如此，仍然时刻督促奉天交涉员要求北京政府答复，劝他们尽快将本问题解决。

大正3年7月中旬，日本方面向于交涉员提议，希望他在离职以前务必解决此项问题。他答称，已经在离职交代书内将本问题载明，即或新交涉员到任也不会发生任何障碍，问题在于北京的指示如何，只要来了指示，大概可望立即签字。但是，后来祝交涉员并未对此问题采取任何积极措施，日本方面虽然督促，仍旧丝毫没有头绪。到8月下旬，因日本批准了其他有利事业，交涉员于冲汉便突然热心起来，劝诱政务厅长任毓麟让他从内部、还让煤铁公司总办赵臣翼从外部说服巡按使张锡銮，而用张的名义再三向北京政府交涉，结果终于使政府同意煤铁公司与满铁合办的原来方案。

祝交涉员就此问题递交满铁的公函如下:

敬启者,关于牛溪轻便铁路问题,前在于特派员之时已经议妥将该铁路定为贵会社与本溪湖煤铁公司双方合办的企业,其后巡按使将拟定的解决本问题的办法详细转照外交部与交通部,现在已被批准。巡按使指示应按外交部的批示照办,并将此事转告你方,因此可在最近订出日期进行商议。上述事宜,先行通知,尚望谅解。此致

南满公所台鉴

署理外交部特派奉天交涉员　祝瀛元启

中华民国3年9月23日

上述公函是说应于日后协商满铁会社与煤铁公司进行合办的详细办法。但至9月下旬忽然宣布,巡按使将有调动,于冲汉拟在新巡按使到任之前将本问题解决,乃频繁奔走于巡按使公署与满铁公所之间,结果终于未经祝交涉员之手,即由有关方面将下开对日本方面极为有利的备忘录签字完毕。曾经是多年悬案的本问题终于得到解决。

备忘录〔即溪城铁路公司觉书〕

解决关于由本溪湖至城厂轻便铁道(以下单称溪城铁道)各项纠纷,且为确实建成铁道;经奉天巡按使、南满洲铁道株式会社(以下单称会社)及本溪湖煤铁有限公司(以下单称公司)各代表者熟议后,缔结如下各款:

第一条　溪城铁道之事业,会社与公司合办。其资本,会社出十分之七,公司出十分之三。

第二条　公司应出之溪城铁道资金额,得向会社借款。

第三条　溪城铁道之监督由公司中国总办兼任,不支俸给,理事由会社派遣相当之社员兼充。其他之职员,依事务之繁简,由相当之中、日两国人担任之。

第四条，以上为解决本案之大纲，其余详细办法，会社与公司随时商议施行之。

本觉书以中、日两国文各制三份，由各关系者署名盖印，各保留一份。

民国3年9月25日

大正3年9月25日

奉天巡按使　　张锡銮　印

南满洲铁道株式会社总裁代理佐藤安之助　印

本溪湖煤铁有限公司总办　　赵臣翼　印

同　　岛冈亮太郎　印

根据该备忘录为将溪城铁路归日中合办经营，后来又于大正5年4月18日签订了“溪城铁路公所章程”。当时特意使用“公所”字样，是因为本铁路公司系由满铁会社与煤铁公司双方出资构成的，采取了不许第三者介入的合伙形式，并且由于周围的情势，不能使用“公司”或“会社”等名称。该章程规定了该铁路经营体的各项内部规则。

溪城铁路公司就此成立。基础既已稳固，该公司便企图将原有的本溪湖到牛心台的营业铁路再行延长，修建牛心台至城厂的未建路线。于是，大正3年6月满铁调查课员谷直谅和一些技术人员共同调查了牛心台至城厂的线路，并拟定了修建铁路的计划。但该项计划最终未能实现，其原因似乎在于，当时适逢欧洲大战，由于各种物价腾贵，致使材料、工资等等暴涨。

后来似乎有一部分人对此项展修计划并未淡忘，仍很关心，尤其是满铁，似乎对此项展修计划很热心，曾于昭和2年11月派满铁调查课员铃木清率领技术人员调查了该段未修路线（即牛心台到城厂），并拟好修建铁路的计划，但仍未实现而告终。

后来，大约是昭和初年，本铁路拟订了第一期和第二期扩充计

划。第一期扩充计划是，先修到城厂为止的延长计划；第二期扩充计划是，预定在第一期扩充计划实现之后，过一段时间，待当地情况有好转时，再谋求实现的计划，路线是开拓太子河上流地区，再从苇子峪向东北前进，延伸到东边道粮食集散地兴京（新宾）方面；另一条是开辟从苇子峪过平顶山、经八里甸子、一面城到桓仁的交通线。第一期与第二期扩充计划，大约已这样设计妥当，但未动工，此后很长时间维持原状。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第九章,第二节,第二项

## 参与策划的满铁人员的回顾

关于溪城铁路的修筑，有一段颇为有趣的密话。

由于偶然的机会，我〔中川久明〕从最初就参与了该路的策划，对属于极密的情况也都大致了解，并写有三百几十页记录；但由于记录内容无论在国际上或在国策上不少是绝对秘密的，在我离开满洲时已全部付之一炬。在兄弟国家满洲国成为独立国家的今天，当时认为应绝对保守秘密的事项，已经可以大部分公开了，因此我深自后悔不该烧掉。

是某年初夏的傍晚时分。住在近江町宿舍的秋本时太郎的夫人突然来到伏见台山根上我的家里。她几乎是跑着来的，上气不接下气。她首先问我认不认识铁岭的权太亲吉这个人。我告诉她通过报纸知道权太是铁岭的资本家和首屈一指的“有志者”。随后她跟我说，由她丈夫介绍，权太将于晚间来访问我。

权太用难以听见的低声说明了他为了非常重大而又绝对秘密的问题前来拜托，希望我不管是答不答应都要绝对保守秘密。我发誓保守秘密之后，权太就源源本本地谈出溪城铁路修筑的计划来。

事情是这样：

牛心台的无烟煤由中国人挖出，然后利用水运或马车运往奉天或辽阳，具有相当声价，但运搬不便，费用很大，没有多大发展前途。该地离本溪湖仅有十英里左右，又是太子河沿岸，如果沿着河岸修筑一条轻便铁路连上满铁线，既可繁荣煤矿，又可成为满铁的一项有利资源。历来曾经有人为此而奔走，但因中国政府不准许外国人铺设铁路，只有徒唤奈何。

在这种情况下，权太找到了本溪湖商务总会长杨某，他是一个实业界的有力人物，利用他的名义取得了修筑权。假装铁路是中国人杨某铺设经营的，与外国人完全无关；在表面上签订由日本人权太亲吉承包铺设工程的合同，实质上是权太获得了一切权利。

承包修筑看来好象是承包工程，但是，这一承包从土地收买、机材供应、工程实施直到运输营业的组织，都必须使用权太的资金和技术进行。权太也不可能一下子拿出七、八十万元的巨大资金，经与满铁理事犬塚信太郎商量，犬塚表示可按情况给予资金，唯需作成书面材料，以供调查。犬塚理事限定在三日内提出此项资料，因为他即将前往东京，在东京停留一个时期。

权太对铁路组织、收支估计、经营方针一无所知，对轻便铁路尤其外行。所以把他急得满头大汗，不知如何是好。正在辞别犬塚理事走投无路的时候，遇到了他的老友秋本时太郎。秋本听了权太所讲的情况后，就介绍到我这里。

我在野战铁路时代经手过安奉轻便铁路，也曾搞过下马塘、奉天间铺路工程，担任过后来的运转事务，亲手制订过该铁路有关营业的一切规则。就连开业后的旅客货物运费也都是由我规定的。满铁时代我在本社工作，但安奉线的事情我最熟悉，轻便铁路事务几乎全由我担当。我对轻便铁路是相当有把握的。因此我答应了权太的要求，为他写好有关溪城铁路的材料。

在把材料提交给犬塚理事以后，经过大约一个星期，犬塚理

事确定由会社负担全部筑路资金，他并要求尽早开工，同时犬塚理事希望权太今后遇事要同我商量。

从第二天起就开始所有筹备工作。由于工作必须在极密中进行，只有独自一个人凭借过去的经验和知识进行各种工作。

在经过一两个月后的某日，运转课长贝濑谨吾把我叫了去。我从入社以来一直是他的部属。贝濑课长可能是被犬塚理事问过溪城铁路的问题，他首先问我同本溪湖、牛心台间轻便铁路的关系，然后带有责备的口吻说我不该瞒着他，最后他郑重声明："从今起命令你把这一工作当成是会社的工作来执行。事无巨细都要报告给我。如果有外出的必要，算作社务出差。"

铁路线路的铺设、电线架设和房舍建筑等现场工程均由满铁会社直接下令保线课的池谷省三担任，机车修理和客货车装配由我委托铁岭机车库的泽田外武雄负责。铁轨和车辆都是买的安奉轻便铁路使用过的旧货。在采用运输从业员方面，如果是公然进行，满可在一天之内录取一、二十个人，但由于必须在秘密中采用，找到适当的人是煞费苦心的。我记得从住在满洲的采用了二人，余下的是从国内雇用的。

后来发生了一个惊人事件。

这条铁路原来是用杨某的名义取得许可，而由权太承包工程的，因此，不管实质如何，表面的权利者仍为杨某。权太因为这一点，即从决定铺设之日起，每月支给杨某以相当数量的款项。据权太讲，当时是把杨某当成权太事务所的一个成员，用月薪的名义支付的，实际杨某从未到过事务所一次。但当权太完全筹备就绪，即将开工时，杨某却突然来到事务所，提出收买土地和使用苦力须由他担当的要求。权太干脆拒绝了这一要求。权太看出杨某的企图是，想通过这两项从中舞弊，完成后的承包费如何膨胀自然不在他的考虑之内。杨某说，这是我们的铁路，修我们的铁路而不听我们

的意见，就应该撤销承包合同。权太说，在撒手以前也得把路修好。互不相让，结果正面冲突起来，杨某拂袖而去。权太面带笑容地目送杨某的后影，暗自骂道：糊涂虫，老老实实地每月可以拿到一些零花，完成后还可得到一笔可观的谢礼，然而这下子却落得鸡飞蛋打。

杨某走出权太事务所后，飞也似地跑进知县衙门，说明前后一切经过，请求勒令停止工程。知县同巡警总局长商量后，决定发出如下布告：第一，本溪湖牛心台间，无论是土地房舍，甚至一叶灰尘，严禁卖给、借给或赠给外国人；第二，绝对禁止对在该区域内外国人拟实施之工程供应劳动力；第三，违反上述禁令者给予严厉处罚。同时杨某因为有卖国行为，被关进狱里。

权太开始收买土地时，无论谁家都不让进门，招工也无一人搭理。于是权太就去朝鲜雇来几百名工人，甚至准备好了粮食、炊事用具和野营帐篷，洋洋得意地回到本溪湖。他想收买土地一事，只要肯出钱，在铺路完成后是没有问题的。

在预定动工的次日早晨，权太到工地一看，不免大吃一惊。原来帐篷已被撕得粉碎，现场破烂不堪，看不到一个朝鲜工人的影子。后来好容易找到一个朝鲜人，才知道昨夜遭到巡警的袭击。巡警们把工人带到福金站，强制地把工人送上火车。

权太一时茫然不知所措。只好暂停动工，力图打开局面。他于是先请奉天总领事支援，但总领事也不便露面。后来跑遍了满铁会社、关东厅、关东军司令部、铁道守备队司令部等机关，但都得不到明确回答。正在日暮途穷的时候，忽然发现一线曙光。有一天某某队长把权太找去，决定利用该队举行演习作为掩护，使铺路成功。权太再次招来朝鲜工人，按预定计划，在总共不到四、五天的时间内，完成了筑路并开始了营业。

按权太亲吉的想法，只是把溪城铁路用来搬运牛心台煤炭，因

此除铺设牛心台本溪湖段外并无其他野心。但是，犬塚理事的远大理想并不止于此，这表现在溪城铁路这一名称迟迟未得确定这一点上。我在制订规程、印刷表报时曾一再催问过权太印成什么铁路，权太总是答称须待同犬塚理事商量。我有些莫名其妙。后来决定称为溪城铁路后，我才明白过来，原来犬塚理事有意在将来适当机会把铁路延长到城厂。此事后来并未得到事实上的证明。一天保线课长谷直谅把我叫去，推荐我去溪城负责经营。当我拒绝他的推荐时，他可能是误会我嫌恶该路太短不值得一去，就对我说，那个铁路将来要延长到城厂，现在暂时延长到小市，因此很有干头，你会做出有益的成绩。

后来由增尾钺三郎经营该路。

满铁:《满洲铁道建设秘话》，第278—318页

编者注：此段资料，翻译时有删简。

## 2 金福铁路

### 满铁编《满洲交通史稿》摘译

大正11、12年前后，在貔子窝、城子疃〔坦〕附近时常有土匪出没，需要大量的警备费用，同时，为了开发当地的农业和鼓励晒盐业，等等，都感到急需修建铁路。当时，关东长官和警务局长等曾多次向满铁会社谈及此事。但是，满铁方面因在满蒙内地有很多有希望的路线，不愿经营关东州内这种局部地区的铁路，所以毫无实现的可能。不过，满铁铁道部长藤根了解，堀三之助是满蒙私营铁路计划的提倡者，便劝他推行这条铁路计划。藤根说："关东厅的希望很殷切，定能充分给予补助，满铁方面只要关东厅前来商量，必将直接、间接地给予援助。可否试将这条铁路筹划一下，作为你的私营铁路理想的一部分。"于是堀三之助便前去探询伊集院

关东长官的心意。伊集院说:“私营铁路，既然只有在保证红利的条件下才能实现,那末可以由我向满铁谈一下,但是你也必须前去充分商量并请求援助。”暗示企图由关东厅与满铁双方共同加以援助。于是,大正 12 年 9 月 1 日堀三之助提出申请书,并在同年 11 月 29 日以个人名义向关东厅和满铁提出了方案。第一个方案是普兰店到城子疃,第二个方案是金州到城子疃,结果采用了第一个方案。关东长官向川村满铁社长与松冈理事商量，结果规定计划书中 8 %的红利由关东厅担保,其余由满铁支付。大正 13 年 2 月末，儿玉关东长官暗中命令称:“须由有力的创办人正式提出申请。”大正 13 年 3 月 17 日遂由门野重九郎等 36 人向关东厅提出了共同签名的申请书。

关东厅与满铁双方自大正 13 年 6 月至 10 月，就补助费问题进行了交涉,同时审查了计划书,结果决定如下:

一、貔子窝产的盐，今后可望更加增多,因此，关东长官要求修改收入计划，将运盐收入再增加二成。申请人经与满铁铁道部协商之后,做了修改,10 月 20 日提交关东厅。

二、满铁方面通知称,如按每年 8 %的红利计算补助费,值此时期恐难招到股份,故应按保证每年 10 %的红利重新计算然后提出。结果决定照此办理。原拟由关东厅支付的补助费，现已不可能支付,关东厅让满铁支付,满铁则将计划书中的货物运费由每英里每吨五分提高到八分,以减少补助费的款数。同时由于“保证红利”的字句在日本国内和朝鲜的私设铁路当中已被看成是恶例,故规定补助费要限定总数,并分年支付。

因为条件已经有了这样的改变,就需要由原赞助者重新商议,并且还须重新招募金融界巨头。于是,大正 13 年 11 月 19 日接到满铁通知的具体条件后,按该项条件取得了赞助人的同意。另外，为了谋求招募金融界巨头，还于大正 14 年 1 月 26 日在东京工业

俱乐部内招待了日本国内金融界巨头20余人，由关东长官与满铁社长（由入江理事代理）阐述了该铁路的重要性，并对“补助要项”作了说明，然后委托根津、藤原、门野三人组成创办工作组，邀请到会者参加。

创办组拟出如下的宣传信寄往各地，并携带关东长官的介绍信，走访一部分人士进行当面说明。八万股中，这些创办人和赞助人认购了七万股，只余一万股公开招募，不久也已满额。大正14年11月10日在东京召开了公司创办大会，公司乃告成立。

〔宣传信从略〕

大正13年6月至10月关东厅与满铁就补助费问题进行上述交涉之时，关东厅于当年8月16日照会满铁，满铁社长安广伴一郎在同年11月19日答复关东长官儿玉秀雄称，欲保证金福铁路企业计划人所希望的铁路分红，实属不可能，但可按下列要点援助该铁路的修建。

私营金貔铁路补助要点：

南满洲铁道株式会社（以下称甲方）给予金州经貔子窝至城子疃总长六十英里的私营铁路公司（以下称乙方）的援助要点及其条件如下：

一、乙方应在其公司成立后满二年内修成该铁路，并开始运输营业。

二、乙方应修建的铁路，须按甲方规定的建筑限界，轨距定为四尺八寸半，钢轨使用每码60磅以上者，全路线须能耐受住推定荷重E—30的车辆以每小时25英里的速度行驶。

三、甲方于乙方公司成立后，自开工之日算起，在五年以内，将总计559,000日元的补助费按下列每年分配数额，于每年末支给乙方。

第一年　115,000元　昭和2年3月

| | | |
|---|---|---|
| 第二年 | 210,000元 | 昭和3年3月 |
| 第三年 | 126,000元 | 昭和4年3月 |
| 第四年 | 78,000元 | 昭和5年3月 |
| 第五年 | 30,000元 | 昭和6年3月 |
| | 计559,000元 | |

但如甲方认为乙方的行为并无诚意，不仅停止支付补助，且可命令退还已经支付的补助费，乙方须毫无意见照办。

四、乙方开始营业之后，甲方所获得的纯收益，应自开始营业之年算起，由甲方在甲方的会计年度末计算之，然后于每年4月末由甲方将该收益付给乙方。

五、凡经乙方铁路运到大连码头后装船出口的盐，甲方应将从金州到大连码头之间的火车运费给予一定程度的减价。

六、甲方根据乙方的要求，允用甲方的机车与车辆担任乙方的一般运输工作。

七、上列五、六、七各项，只限于甲方认为有必要时才可适用。

八、乙方要求通融或运输修建用的器材时，或借用在金州的联络设备等时，只要情况允许，甲方应提供方便。

九、上列各项及其他必要事项的细则，应待乙方会社成立后另行协定。

该铁路的创办理由书如下：

立足于满蒙之地而欲举日满共荣之实，首要方策当是谋求交通运输方便，以便开发产业。自不待言，其中尤以铁路运输为最重要。因此，拟在日满共同经营之下，修建自金州至城子疃的六十余英里铁路。此铁路将来可望成为辽东半岛沿岸的一大铁路干线，不仅如此，且铁路以西为巍峨山脉所遮，以东沿海一带远浅无航运之便，凡此铁路所经之地，均几乎尚未开发，且往往有匪贼横行。因此，修建本铁路既可开发当地富源，又对统治方面亦有很大稗益。

根据上述理由书，修建该铁路的最重要的目的是营业，同时还有治安方面的目的。但是，可以看出，真正目的并不在此，即本铁路是以修建金州至城子疃的一段作为第一阶段，最后目的在于要连结金州与安东，以作为安东至大连的捷径，将火车的运行时间减少十二小时，在朝鲜和满洲的联络方面开辟一个新纪元，用以加强朝鲜与满洲的联系，并使朝鲜人迁来南满居住，等等。如从经济观点观察，安东至大连海运力量很强，运费低廉，而且方便，故修建铁路似乎不一定有利。但是，基于上述理由，并由于关东厅与满铁的劝诱，金福铁路公司终于成立，总公司设于大连市纪伊町 85 号，下列理事就职后即开始营业。

社长　门野重九郎

副社长　堀三之助

理事　大川平三郎、小仓正恒、堀长述、根津嘉一郎、安川雄之助、藤原银次郎、安承生、佐佐木勇太郎

监事　盧元善、小仓常吉、和田骏

金福铁路公司创办后立即委托满铁对金福铁路进行测量和设计，又接受关东厅提供的方便，自大正 15 年 2 月开始收买用地，当年 4 月收买完毕。基于同年 4 月 29 日提出的申请， 5 月 25 日从关东长官处领到经营铁路企业许可和施工许可，并接到另纸命令书。于是将土木和桥梁工程包给包工业者，从当年 5 月开始动工， 6 月 23 日在金州城南门外南全书院举行开工典礼，参加开工典礼的有从旅顺赶来的儿玉关东长官、白川军司令官，从大连赶来的田中民政署长、大平满铁副社长、藤根满铁铁道部长等人。民间飞行家伊藤某还驾驶飞机撒下庆贺传单以助兴。昭和 2 年 9 月底，以南满铁路金州车站为起点的金州至城子疃全长 63.4 英里（102,096 公里）工程告竣，当年 10 月 1 日开始营业， 10 月 4 日在貔子窝举行通车典礼。本铁路是宽轨（4 尺 8 寸半），钢轨 65 磅，工程费

368万日元。

满铁在修建本铁路时自不待言，即在开始营业之后还给该铁路以一切援助，如：支付补助费；该铁路开始营业后满铁退还所收得的纯收益；对自该铁路发车经由南满铁路至大连出口的盐，按南满铁路运费减价；按照实际花费借与车辆并接受委托行驶列车，共同使用南满铁路金州车站；满铁接受委托办理该铁路的业务，等等。这是根据金福铁路公司创办前订立的“私营金貔铁路补助要点”及创办后由该公司申请而执行者。

从城子疃延长到安东的问题

金福铁路本来不应只到城子疃，满足于充作满铁的营养线，还应进而展修到安东，以便成为连结朝鲜和关东州的最短路线。试看安东至大连的距离，当时已有的铁路，安东至苏家屯为161.7英里，苏家屯至大连为236.8英里，共计398.5英里。而金福铁路延长之后，安东至城子疃为121英里，城子疃至金州为63.4英里〔金州至大连为20.4英里〕，共计204.8英里。故金福铁路必须展修到安东才能充分发挥其效用。该铁路的营业，在修建前即已预料到，开头二、三年不会好，并且由于沿途货运很少，更因民船的威胁后来续有发展，以致营业陷于不振，于是开始认真研究展修问题。金福铁路公司和可以说是该公司母体的大仓组，均为实现此事而付出了努力。

昭和2年5月2日，大仓组理事河野久太郎向松冈满铁副社长及藤根满铁理事提出如下申请：

修建金福铁路安东延长线一事，早在交涉之中，最近颇有进展，已决定向张学良提交计划书，因此拟恳请满铁代为编制。该铁路暂时用大仓组名义修建，但是，拟将来出面斡旋，以便完全交由满铁接管，松冈副社长谅已了解此点。现在即将按下列方针进行交涉，希预先确实得到满铁方面的谅解：

一、日、中合办修建金州至安东铁路，将现有的金福铁路并入其中；

二、中国方面所负担的资金，如无法筹措，可由大仓组支付；

三、资金利息如年利不超过8%左右，可由大仓组保付，日后待营业纯益增加到8%以上时再偿还。但要求在此期间能在营业方面确实握有指导权。

满铁藤根理事命穗积哲三调查大仓组的上述申请，结果是，金福铁路延长部分城子疃至安东121英里（195公里）的修建费为：(1)一部分桥梁为永久构造时，包括车辆费在内为1,560万日元；(2)桥梁全部为木造时，包括车辆费在内为1,260万日元。这样，金安铁路（金州至安东）184.2英里（296公里），如再加上金福铁路的估计收买费534万日元和车辆费126万日元，则为：(1)的情况是2,220万日元，(2)的情况是1,924万日元。昭和4年5月8日，藤根理事向松冈副社长转达了上述调查结果和下列意见：

"安东——金州铁路较之绕经奉天约缩短二分之一，将来关东州与朝鲜交通更加密切之时，是必需的。但是，按照现在的状况，仅有地方性的价值，并且还有海运相竞争，物资也不多，因而不能称之为经济铁路，大约十年之后才能获得10%的利润。但是，如果中国方面同意采取合办的形式，愿意委托日本方面对营业进行指导和监督，直到能获得较多红利时为止，对该铁路的将来予以确实的保证，则为了发展朝鲜与满洲之间的交通，为了将来关东州的势力伸张到这一地区，我们认为可以付出力量。"

满铁应大仓组的申请，拟制了金安铁路计划书，于昭和4年5月21日面交大仓组河野理事。〔中略〕

金福铁路公司也曾提倡展修金福铁路，但是，未能实现。只是从昭和9年1月15日起，在这一区段内行驶了铁路总局的长途公共汽车而已。

满铁调查部:《满洲交通史稿》,第十六章,第二节

编者注: 1939 年满铁收买了金福铁路,改名为金城铁路。至日本投降为止,该铁路并未延修,虽然已有计划。

## 3 开丰铁路

### 日本驻奉天总领事致满铁总裁函

(1907.10.19　第 25 号)

关于开原海龙间铁路修筑计划一事，已如另纸向外务大臣呈报。为供参考,兹将抄件送上。

抄件: 机密第 198 号

关于开原海龙间铁路修筑计划事

清国人王、戚等人计划修筑开原海龙府间四百五十清里铁路，已于去年振贝子、徐世昌巡视东三省之际向其提出申请一事,日前已以机密第 49 号呈报在案。原来戚某与振贝子有着不可泄露的关系,他到北京后，向振贝子等人使用许多运动费，为获得许可而奔走。但后来因铁路事务由振贝子主管的商部移归邮传部管辖，不正当活动泄露,遂以失败而告终。此后，辽阳、营口等地资本家伦昌、张春台、张福卿、梁惠卿、马进三及殷某等人,企图修筑该路，提出如另纸甲号的申请。邮传部遂照会该省督抚调查有关此事的事实,即:该铁路在经营上是否有利,根据当地情况是否适宜,发起人是否可靠,等等。督抚饬交涉司,交涉司以另纸乙号译文于上月下旬命开原县知事进行调查,知县又命商务会进行,目下正在调查之中。此后督抚将依据汇报,附以意见，回答邮传部，以便在此基础上决定是否许可。其预定的资本额据称是四百五十万两。据了解,海龙府地区农产极为丰富，其东北部有广阔的大森林，特别是距海龙府东北几十清里有个称作杉松岗的地方,有优良的煤炭,由清国开采。此事固不足为信,但确有人说该煤矿将成为全省第一。

另外，据闻该地区拥有有希望的矿山，而且开原、海龙之间是平坦的原野，修筑铁路极其容易，因此该铁路将来很有希望。可以想像，该地方官调查之后，很可能汇报称，此事是有希望的可靠的，最终将获得修筑许可。这里，督抚和邮传部最为担忧的是，我国政府的阻挠。也正如赵将军向中央政府呈报的那样，如在北京会议上已约定，不得修筑满铁的竞争线及侵害其利益的支线，那么即使该铁路不仅不侵害满铁利益而且还是补养我干线的必要铁路，我方也有故设障碍的充分余地。中国方面对此颇为痛心。如从我方来看，开海铁路的修筑，在满铁的经营上应该大受欢迎，只是不宜于仅由清国人修筑。因此，对清国人的独自修筑，是暂先提出抗议，然后由满铁与其合办(当然合办时对经营收支要做详细调查)；或者还是使其向满铁借款，此刻有必要进行协商。我想这不单与满铁有关，也对我方政策必将产生重大后果。因此，是此刻立即采取措施提出抗议，还是暂且漠然视之，等待机会再行抗议，在必要的时候，应与满铁研究，然后请将结果如何示知。附呈另纸译文两份，供参考，敬呈。

另外，请将本函抄件转呈后藤总裁。又，据营口松茂洋行负责人谈称，该发起人等为了确实握有如另纸申请书中所载的发起股股款，已私下向我国商人申请借款。估计松茂洋行已与其商谈。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第1号

## 加藤总领事致林外务大臣电

(1907. 12. 14　第354号)

清国人请求修筑开原县至海龙城铁路一事，知县已上报称，此事适宜。同时，督抚对发起人的资产及发起股金百万两的准备确

实与否的调查，也已结束。督抚似乎已加上如下批语，即“此事可以许可，目前将其修成轻便铁路，是符合现在情况的”，答复邮传部。当地日本商人松茂洋行已贷与发起人二万元，作为其代价，正在协商缔结供应该铁路一切修筑工程材料的契约。并且松茂洋行与满铁已协商完毕。另外，据称德国商人泰来洋行与发起人中的某人，在天津也签订了类似的契约。供参考。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第2号

## 日本外务省致驻奉天总领事电

(1907.12.25)

贵电354号及机密198号开原、海龙间铁路修筑计划之事，我方提出抗议的理由极其薄弱，然而必须以某种形式防止其在该地区扶植外人势力。因而关于此事莫如使发起人等了解，该铁路经营成败，完全在于它同满铁的联系如何，即满铁事实上掌握该线的生杀之权，尽量使之做到：如不实行日清合办，即向日本人借款。另外，贵电354号中所称德国商人泰来洋行同本件的关系，已进行到何种程度，其后有何变化，请速回电。据松茂洋行致满铁电，上述泰来银行并未签订对掏鹿、海龙间铁路借款契约。谨供参考。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第5号

## 加藤总领事致林外务大臣电

(1907.12.28)

关于开原海龙间铁路，发起人等很畏惧与日本官宪及满铁发生关系，难于直接接近；因而已饬松茂洋行向其告知，该铁路之成败全在于同满铁关系如何。同时，关于泰来洋行一事探知，发起人等已明确北京政府的旨意，据称对日本政府及满铁的阻挠毫不介

意，并对何国人承包似乎亦无异议；倘若松茂洋行团贷给二万元而提出麻烦的调查和条件时，无必要勉强商谈，态度较为强硬。此外，泰来洋行已拟定承包该线西丰至海龙二百四十清里的工程及供应一切物资契约，据云五、六日内即将签字；向邮传部提供发起股股款百万两时，泰来洋行已拿出二十万两，至于此款是借款，还是已约定作为承包工程的报酬，实际承包时不必偿还，事属秘密，并未言明；但是，预备契约尚未签订即已贷与二十万两是没有疑问的。松茂洋行方面如贷与二万元，将会承包开原、西丰间一百二十清里（全线的三分之一）的工程及物资供应。必须竭力排除德国同该铁路发生关系。因此，如果已成为事实，应从根本上粉碎该铁路修筑计划。但不管怎样，使松茂洋行贷给二万元签订承包该区段契约的作法，并非无益。将来泰来和松茂共同以失败而告终时，还可用索回二万元的手段而使之缔结契约。自不待言，满铁不宜与此事发生任何关系。如有反对意见，请急速电示。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第5号

编者注：1907年12月30日外务大臣回电批准该电所述意见。

## 日本驻华公使致驻奉天总领事电

（1908.1.6　第3号）

据贵电第133号得自天津的情报称，不足股款四、五十万两，已由泰来洋行暂垫，竣工后偿还，工程将由该洋行承包。这一情报很难详尽而又准确，但至少说明该德国商人拟与之发生关系是没有疑问的。然而，倘若鉴于开原、海龙线与满铁的不可避免的各种关系和世界承认的日本在南满的最重要地位，于修筑该线之际，欲借助外国人，竟不先求诸日本而依靠别人排斥我方，我方不能漠视时，贵官暂且不必公开地而是利用私人向发起人等说明上述宗旨；

倘若继续执迷不悟即可发出警告，并揭露其与泰来洋行关系的内幕。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第5号

## 日本驻华公使致外务大臣电

(1908.4.14　第115号)

计划修筑开原海龙间铁路的候补知府伦昌，为求得中央政府的许可正在当地进行活动。该人向高尾翻译官私下谈称，关于此事，日前奉天督抚根据邮传部来函，对有无资金和经营方针等项大体进行了调查，认为已可批准此事，不久督抚即将向邮传部回答；但是，万一日本方面提出反对，不仅不可能奏效，而且难保不为此而改民营为官营；因此，表面上想努力作为纯粹的清国独立事业而取得许可，背地里想私下与满铁建立秘密关系，以避免日本方面的反对。高尾答称，尚未试行商谈，可探知一下满铁的意向，以资参考。关于该铁路的经营，固然希望由日清合办，但看来在现今的情况下不易成功，这样做只能带来障碍，以失败而告终，并遭受清国的抗议，这是很不妙的。因此，我想按照伦昌的想法，采取表面上纯由清国人经营，暗中与满铁保持某种关系的方法，是合适的。此事成败固难预料，请审核后，将满铁意见告知，如不反对，即根据上述试与伦昌密谈。另外，关于伦昌之事，佐藤少佐来京之际，高尾已向他私下告知。谨呈

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第8号

## 日本驻奉天总领事馆领事官补吉田茂致阿部代理公使电

(1908.8.5)

关于海龙铁路一事，天津《北清时报》社的大和正夫今天与东

三省振武戒烟会总办陈鹤年一同来访称，目下该铁路发起人伦昌拟只靠德国资本进行经营，因此，陈作为戒烟会的总办利用地方缙绅中的许多知己，向当地有势者进行劝说，为沿线地方人士取得修筑该路的许可，向徐总督提出申请，以粉碎伦昌一伙的计划；另一方面，计划设立日清合办的中东银行，并由该行向满铁会社借款二百万元，转借为该铁路的修筑费，钢轨等材料用分数年付款的办法由三井购入，目前地方有势者正集聚在当地商议活动办法，结束后该二人为活动设立中东银行将赴吉林。关于如上的活动，在贵地的林公使和高尾翻译官、满铁佐藤少佐、三井店员是否已经研究？是否即将成为事实？另外，对大和的性行是否闻有某种评论。务请电示。

满铁档案：甲种，明治 40—44 年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第 8 号

## 满铁总裁致铁道院执行副总裁事务野村电

(1910. 7. 14　　第 10 号)

关于海龙城铁路，因外务大臣照会贵院总裁，故来函指示我社须陈述意见，遵将卑见呈述如下：

一、关于向海龙城修筑铁路一事，大体上并无异议，但关于该线应与我社线联络的地点及方法，为充分便利双方，当然需要协商；

二、将奉天或其附近地点作为联络场所，我社持有绝对反对的意见。如果联络地点设于奉天，不仅难望增进社线的利益，而且将会出现原来由社线运出的海龙城附近的物产却由京奉线运出的倾向。其结果，对社线与其说是营养线，莫如说是竞争线，恰恰使前此京奉延长线问题发生时我社所最畏惧的事态变成现实，这不但从我社利益，即从帝国的利益也很值得考虑；

三、前项以外地点作为联络地点时，对我社来说，则不会明显地感到痛痒，不会强行提出要求某处的主张。但无论从线路建设上，还是从营养收支上看，联络地点设在开原，对海龙城线是最有利的。如以铁岭为联络地点，必将出现鼓励从该地利用船舶运输货物的倾向，所以不能欢迎联络地点设在铁岭的方案。

回答如上。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第9号

## 日本驻铁岭副领事致满铁总裁函

(1910.7.23　　第5号)

此次邮传部派黄国璋技师进行了实地调查，铁海铁路预定线，计划以铁岭为起点，从此与南满铁路平行到开原城，经威远堡门、掏鹿、东丰县、海龙府，到朝阳镇。关于此事，为避免将来万一发生纠纷，此刻帝国政府亦须充分研究，为此，关于给贵铁路带来的利害关系等，请详细回答为荷。特此照会。

满铁档案：甲种，明治40—44年度，总体，文书，对外交涉，铁道，开海铁道，66—2，第9号

编者注：满铁进行一些调查，但此事并无结果。日本后来将该路作为满蒙四路和满蒙五路之一而攫取了路权。

## 满铁编《满洲交通史稿》摘译

（一）满铁对创办开拓公司的态度

1924年3年28日接到奉天公所长交来的情报内称："由梨树县殷知事倡议，作为开原至海龙的货物运输机构，已经筹办了纯粹商办的公司，名为开拓汽车股份公司，资本一百万元，每股五十元，实缴四分之一，已从前几天开始募股。"次日29日由庶务部长转达称："如该铁路通车，显然不利，故望向王省长善意恳请，令其停止计划。"当时满铁对该计划的意见如下：

据闻奉天省长公署已批准创办开原至西丰的开拓汽车公司，如确属事实，则与大正2年10月5日日中两国签订的“借款大纲”及大正7年9月27日签订的“满蒙四铁路借款预备合同”相冲突，侵害了我方的既得权益。

借款大纲第一条写道：“中华民国政府允订借用日本国资本家之款造左列各路：

(2)由开原起至海龙城”

根据上述第一条内记载的当民国政府拟修建开海铁路时，应允借日本资本家的资金的规定，民国政府既有求借资金的权利，又有求借资金的义务。因而日本国也既有借给资金的义务，同时又获得了一种借款权利，亦即所谓借款权或筑路权。

既如上述，双方均有权利与义务，则该铁路，不论民国是用本国资本修建，还是用外国资本修建，只要不依靠日本资本，即显然侵害日本的既得权利。如果另从他处寻找理论证据，则为：

借款大纲第三条：“中国政府允将来如修造由洮南府城至承德府城及由海龙府起至吉林省城之两铁路时，倘须借用外债，尽先向日本资本家商议。”

该第三条是说，修建洮南、海吉二铁路所需要的资金，是以仰赖民国资本为原则，但当仰赖外国资本时，日本则拥有借款优先权。这是对此二铁路的特别规定。由此观之，很明显，日本对第一条规定的开海铁路拥有独占性的修筑权。

再者，开海铁路是大正7年9月28日日中两国签订的借款预备合同中的满蒙四路之一，日本对这四条铁路已预付了200万元借款。合同第二条中规定：“政府速定满蒙四铁路之建造费及其他必需之一切费用，征求银行之同意。”由此观之，后来中国政府为履行该合同，按理应逐步计划准备修筑这四条铁路，但是，现在不仅未这样做，竟然拟自行修筑与该铁路相同的铁路(开海铁路的一部

分），这不仅在形式上违反了条约、不履行合同，而且不能不说是蔑视了国际礼节。

此外，中国官宪所诡辩的"属于开海铁路之一部分的开原、西丰间的开拓汽车公司，是仰赖民间资本由民间经营者，与政府无直接关系，因此并未直接侵害日本的权利。"对此，毫无倾听的价值。因为企业之为私营或官营，只是国内行政法上的区别，在国与国的关系上，丝毫不应加以区别。

其次，同年4月14日，公所长来函报告："如将省长公署实业科长、实业厅长和第一科长所述归纳起来，关于开原至西丰的开拓汽车公司，经实业厅调查后，省长公署已经批准。但是，只用四十万元资金难于铺设路轨。据省长公署实业厅长谈称，该公司的营业并不侵害日本的既得权益，因为上级已向创办人讲过，将来修筑铁路时，即取消其营业。"

4月19日满铁庶务部长报告在奉天的松冈理事称："随信寄去致奉天总领事的有关此事的信件，望您阅后务必转交奉天总领事。"信件如下：

为中国方面拟修建开原至掏鹿轻便铁路事

敬启者，据闻自去年以来，由于居住在掏鹿的王德厚的努力，并得到奉天官方的同意和支持，已拟订在开原至掏鹿间修建轻便铁路的计划，并似乎已在今年2月由奉天省长批准。该铁路计划与大正2年10月5日签订的借款大纲和大正7年9月28日签订的满蒙四铁路借款预备合同的条款冲突，违背了条款的精神，侵害了我方的既得权益。因此，拟请贵官协助尽力向中国官宪妥善交涉，以便将此项计划停止。特此请求。此致

驻奉天总领事船津一郎阁下

南满洲铁道株式会社社长　川村竹治

大正13年4月19日

但是，出乎预料，翌(20)日松冈理事回信称:“值此时期，因有理由以不提出抗议为宜，故该信件暂未转交总领事，详情待回社后说明。”

这是因为，根据当时的情况，如满铁坚持主张上述意见，将来反而不利。因此，满铁与总领事共同协商后，同年6月2日经社长批准，默认了此项计划，不但如此，甚至还制定了支持此项计划的方针。(注)

(注)大正14年10月30日〔满铁〕监理官关东厅内务局长广濑直幹曾致满铁会社社长安广伴一郎以“关于开海铁路与奉海铁路事”的公函。满铁因此于大正15年1月15日以公函报告如下:

“奉天省官宪早即企图仰赖本国资金修建奉海铁路。当奉天省官宪与我社共同商议签订承包修建洮昂铁路合同的当时，奉天省官宪即已表示希望日本方面在签订承包修建洮昂铁路合同的同时发表声明:如中国方面自行修建奉海铁路，日本方面即放弃对开海铁路的借款权。奉天总领事因此已于大正13年9月3日致函奉天省官宪，声明放弃该借款权。奉天省官宪乃于同一天与我会社共同签订了承包修建洮昂铁路合同。

据称当时在奉天省民间，已有修筑开原至掏鹿轻便铁路计划，该轻便铁路将来可以延长到海龙城。因为将来有可能将该铁路变为标准轨距，故我社认为暂时可让该轻便铁路修成，并且已经怂恿和登良吉承担供应材料与承包工程。”

(二) 开拓汽车公司与和登良吉订立材料供应合同

开拓汽车公司为购买材料，曾于1924年(大正13年)6月22日招请各国商人进行投标，但参加者只有两名，因而暂停开标，7月22日重又进行投标，参加此次投标的各国承包商是:

松大洋行(英)、仁记洋行(英)、新通贸易公司(英)、华北建筑公司(英)、恒信洋行(英)、安利洋行(英)、禅弓洋行(德)、久康贸易公司(德)、西门子公司(德)、礼和洋行(德)、法国士乃洪公司(法)、慎昌洋行(美)、非亚贸易公司(美)、和远公司(美)、英美机器公司(美)、华昌贸易公司(美)、铃木商店(日)、和登洋行(日)、藤田洋行(日)。

共19名,开标结果,最低价格是银元276,118元,得标者为大连铃木商店森胁要作。

但是,森胁的信用不佳(审查资格时暴露了该商店并非是神户铃木商店的支店,而是为承包此项交易临时定的名称),中国方面要求须由朝鲜银行担保供应材料,森胁就此项要求同朝鲜银行领导人进行商量,结果未获允许。中国方面于是又要求以二万元银元为押金,交到日本银行,森胁委托东三省银号通融此项资金,也未被接受。于是因不具备订立供应材料合同所必需的条件,不得不将好不容易得到的标放下。森胁既已失败,各国承包商之间的竞争显然剧烈起来,而抢先将供应材料承包到自己手中的是和登良吉。和登于1924年8月6日与开拓公司代表人康季封签订了要点如下的材料供应合同。

但此项合同并未载明日期,这是因为如得不到奉天总领事的批准,与朝鲜银行的保证,即不发生效力。

1. 和登应按合同所附清单,向开拓汽车公司售卖轻便铁路材料,公司则付与现大洋267,150元正。

2. 卖主须自订立合同之日起,在三个月零十天内将钢轨与道闸(转辙器)零件,在四个月零十五天内将机车、客车、货车及其零件,在开原车站交货。

3. 货款分四次交付:第一次在订立合同五天以内,交付货款总数的10%,第二次在货到后立即交付货款总额的40%,以后每

隔三个月交付25%。

4. 卖主须寻觅妥实的银行作保，当卖主不能履行赔偿时，担保银行须代为履行责任。

5. 如迟误规定的交货日期，迟误不超过一周时，每日罚货款的1%，在一周以上时每日罚货款的2%作为赔偿。

6. 须由专门技师在交货地点检查货物，其费用由卖主负担。

7. 本合同须经日本总领事馆签署证明后有效。

应按上列合同供应的货物，其规格载于下列货价表内。〔略〕

（三）满铁对和登的支持方针

1924年（大正13年）夏，中国方面郭松龄等人筹划修建开原至掏鹿轻便铁路。待开拓长途铁轨汽车〔轻便铁路〕股份有限公司获得其修筑权后，满铁因为日本已经占有修建此铁路的借款权，乃据此理由企图尽最大可能使该计划不得实现。

但是，当和登承办了上项合同后，满铁立即一变从前的态度，在政策方面采取支持和登的方针，可以说是满铁劝诱他插手这项交易的。满铁如此重视该轻便铁路，站在承包商背后，对供应材料提供各种方便，看来是根据下述理由：

1. 开原至西丰的轻便铁路，是中国方面在日本持有借款权的路线上修建的，但是，日本却默认了，这是由于当时的情况特殊。即在筹划洮昂、长洮、吉敦等新借款铁路时，如根据借款大纲与满蒙四路条约提出严重抗议，同中国方面造成感情隔阂，将是很不利的。

2. 汽车公司方面，当然不管是哪国人，只要能提供有利的条件，即可委任其承包材料。满铁如始终旁观，任其自然发展，外国资本及其势力恐将侵入。关于这点，只须看1924年7月招标时多数外国承包商蜂涌而至的事实即可明瞭。

3. 因此，不管表面如何，为了在实际上将该铁路置于日本势

力之下，用日本的资本加以控制，就必须从财力上援助和登，让他承揽材料的供应。

满铁根据这三项理由，采取了支援承包商的方针。但是满铁之所以特意选择和登，是因为和登已有多年经验，并在中国方面有很多朋友，信用也最好。

（四）向和登良吉交付补助费

如果企图让和登务必将该公司的订货搞到自己手中，显然需要活动费。因此，和登于1924年8月21日向满铁社长提出如下申请：

发给特别补助费申请书

特别补助费：银元三万元正。

上款是此次向开拓长途铁轨汽车公司签订供应铁路器材合同时绝对必需的活动费，请给予补助。

再者，该补助费拟按下列支出，附记于此。计开：

创办人　第27师副官长高纪毅二万元

创办人　开原县省议员康作民五千元

创办人　于占渊五千元

审查人　奉榆铁路技师主任工程师等三人五千元

满铁根据支持和登的方针（亦即为预防外国势力侵入该轻便铁路，支持通晓情况的和登良吉，让他同开拓公司签订供应材料的合同），鉴于当时还有许多外国商人进行活动，为使他活动成功，认为支出此三万银元充作付给中国方面的筹备费，实在是不得已的。同时，因满铁已经同和登私下商量过，故此项赠款于1924年9月8日即得到社长批准。于是预先约定，和登在供货合同经过领事馆签证生效之日起五天以内，应从开拓公司领到第一次支付的货款26,715元，然后立即将此款寄存到满铁奉天事务所，则满铁在他寄存的当天，由奉天事务所将三万银元交付和登本人。

但是，后面将会提到，原订的合同尚未执行，企业计划即有了改变，1924 年 11 月 23 日改订了上项合同，供应价格也增加了，第一次应付的货款也增为 37,250 元。因此，满铁庶务部长于 1924 年 12 月 4 日，将下述处理办法嘱咐给奉天事务所长:

> 当从和登处收到合同生效后五日内由开拓公司付给的第一次货款银元 37,250 元后，应付予该货款的存入证明和应由我方支给的银元三万元整。当收到此三万元的收据后，再将余额银元 7,250 元收下。希照此办理。

但因和登方面已预先同公司私下约定，应从合同记载的款额
(71) 中退还 5%。因此，和登的实收款是自合同内款额扣除 5% 后的余额，亦即银元 35,387.50 元。因与满铁所托咐的款额不符，和登向庶务部长照会了处理办法。但是，满铁方面并未决议同意从合同款额中扣除 5%，故庶务部长于 1924 年 12 月 25 日答复奉天事务所长如下:

> 我社已通知和登，不同意扣除 5%，因此，估计将存入银元 37,250 元；但如该人主张因对中国方面实在需要，不得不扣除5%时，望您按该人要求，先收下 35,387.50 元。

但是，和登在 1924 年内并未将款交来，第二年 1925 年 1 月，仍想照旧搪过，庶务部长因此于 1 月 29 日委托奉天地方事务所长进行督促，和登方于 1925 年 2 月 6 日将上项货款第一次支付额现大洋 35,387.50 元交到奉天地方事务所。奉天地方事务所认为领取现款很不方便，乃按 144 的比例换算为金票然后收下，换算后的款额是:

金票　50,958 元整

从此款中交给和登作为活动费的是银元三万元，亦即按同一比例换算出的金票 43,200 元，余额为金票 7,758 元。

（五）订立材料供应合同以后的经过

满铁拟定支持和登的方针后，和登即按日前同满铁的私下商定，于1924年8月22日向社长提出申请书、合同及其他有关文件，请求设法给予下列三项方便：

1．根据合同第三条，对开拓汽车公司的违约赔偿的担保，希会社委托朝鲜银行承担；

2．应向供应材料者（禅臣洋行、高田商会、大连机械制作所）支付的采购费银元190,915元和金票400,150元，希我社委托朝鲜银行担保；

3．供应的货物，自采购处运到交货处后，每次须按交易合同付以货款，希我社无息借给与运到货物价格相同的借款。

上列三项，原是会社拟定方针后根据该方针商妥的事项，故会社同意此三项希望，但附有下列三个条件：

1．和登须无条件无报酬地将领取开拓公司货款的债权移交给我社指定的满洲银行，由该行代收货款，以偿还我社的垫款；

2．在上述手续办完之前，和登如自公司领到一部分货款，立即存入我社；

3．不得将供应的货物作为他项债务的担保，或向我社以外借款而牵连此供货合同。

满铁在应允和登的请求之后，8月21日让和登提出下述承诺书。〔略〕

另方面，满铁则代替和登良吉请求朝鲜银行担任违约赔偿或货款的担保。朝鲜银行要求满铁提出保证书作为该行的档案文件，满铁应允后，1924年8月26日将下列保证书送到朝鲜银行。〔保证书略〕

但是，上述8月6日和登签字、9月6日驻奉天总领事签证生效的开拓汽车材料供应合同，尚未履行，公司方面即改变了原来计划，将轨宽2呎6吋改为一公尺。同时，和登也感到原合同履行期

限太紧迫，并且迟延时间的处罚过重，认为很难实行，于是双方靠拢讨论改订此项合同，1924年11月终于将合同条件定妥。其要点如下：

1. 因签定本合同，将8月6日签订的旧合同废除；

2. 须按合同附载的价格清单和图样说明书售卖材料，货款为现大洋372,524元整；

3. 卖主须将所定机车、油水槽车，于五个半月之内，在开原车站交货；钢轨、道叉及其零件在四个月以内，客车在六个月以内，于南满铁路大连车站交货；

4. 卖主须觅妥实的银行作担保，担保银行须与卖主联署承担违约赔偿之责；

5. 买主将上开货款分五次付清，第一次是合同生效后五天以内，第二次以后则在所定货物每次运到时支付。各次支付款项如下：

| | | |
|---|---|---|
| 第一次 | 现大洋 | 37,250元 |
| 第二次 | 现大洋 | 74,300元 |
| 第三次 | 现大洋 | 127,390元 |
| 第四次 | 现大洋 | 66,792元 |
| 第五次 | 现大洋 | 66,792元 |
| 合　计 | 现大洋 | 372,524元 |

6. 卖主如在规定期限内不能交货，迟延一周以内时，每日罚货款的1%，迟延达一周以上时，每日罚货款的2%，作为违约赔偿费；

但不得迟延到两周以上，唯因不可抗拒力量的迟延不在此限；

7. 本合同须经日本驻奉天总领事馆签署证明以后才有效。

该合同新附价格清单如下。〔略〕

如上所述，由于废除旧合同签订新合同，需要按新合同条款重

新取得朝鲜银行的担保，并且根据日前的规定可由满铁通融的货款，也有了改变，因而需要得到满铁批准。和登于1924年11月20日重新提出下列申请书。〔略〕

满铁对和登的上项申请，根据如下理由：

1. 供应材料合同的款额，是因公司方面将轨距由二呎四吋改为一公尺才增加的；

2. 因此，会社负有担保责任的款额亦即危险负担，将要增大一些，但是支持和登是出于前述的根本方针，所以仍应与以前同样出力；

决定应允和登的新请求，并于1924年11月29日得到社长批准。

〔中略〕

和登良吉与开拓公司双方重新签订的材料供应合同，是1924年11月23日签字的，但是作为生效重要条件的领事馆签证，直到该年12月12日才办理完毕。而和登根据中国方面的要求，已经商妥可将合同生效日期提前到1924年12月1日，这时恰是和登的地位由于朝鲜银行承担了保证而得以巩固的时候。

合同生效的几天后，中国方面按合同规定支付了第一次货款，前已述及，和登已将该款存入奉天地方事务所。当初和登于1924年11月20日提出申请书时，在该书附载的供应开拓公司材料的合同中，记载货款为现大洋372,524元，满铁根据此款额委托朝鲜银行为和登担保，满铁则承担一切责任。满铁的危险负担也是以此款额为限度的。

但是在随同和登申请书提出的文件中，有一份“销货款和收回时期预算表”，该表内计算的“材料供应价格是，从合同记载的款额中退还5%，实际款额是现大洋353,897.80元整。”

该项退款问题在合同内并无任何记载，和登也未做任何证明，

只是偷偷插进去的。满铁方面已经按合同内记载的价格，经社内讨论承担了此事的一切责任。因此，满铁用野村庶务课长的名义，于1924年12月15日向和登致函如下：

敬启者，标题所示的供应开拓汽车公司器材一事，在你随同申请书提出的“销货款和收回时期预算表”内，供应材料的价格，较合同内记载的价格折扣了5%，核成款额为现大洋353,897.80元整。但此项5%折扣的用意，在合同内无任何记载，申请此事时亦未作任何说明，只是在许多文件中插入这样一页“预算”表。因我社已按合同内记载价格即现大洋372,524元整取得社长批准，因此不能同意你的办法，即按上开扣除后的价格处理。望您务必按原合同记载的出卖价格履行供应合同。特此通知。

于是，1924年12月30日和登又向满铁社长提出下列申请书：〔略〕

和登提出关于退款问题的申请书后，满铁附注了下列理由，于1925年1月8日交有关单位重新讨论：

1. 退还一些款项，即意味着提供一笔筹备费，中国方面当然期待如此。为了求得协议能圆满进行，可顺应对方的希望。

2. 因当事人得到此项退款，有利于使其乐于支付货款。这在道理上是增大了危险负担，但在事实上却是保证确实支付货款的办法。

庶务部和铁道部对此立即表示同意，但经理部却不肯轻易同意，其理由是：

1. 我社向朝鲜银行担保的款额是现大洋37万元，如果和登可移交给满洲银行作为领取货款的债权额是35万元，损失负担也相应地增加了。

2. 大正13年8月21日和登提出的承诺书中载有：既已接受

了三万元活动费，其余一切费用均由自己支付。故此项有关退款的费用，也应由和登自己负担。

但是，考虑到和登的上述请求，同时这也是不得已的中国商业习俗，满铁方面终于批准了此举。

（六）满铁以和登名义向开拓公司进行修筑材料的贷款

在和登与开拓汽车公司签订供应材料合同的同时，满铁按前述方针，除作为支援的措施补助银元三万元活动费外，还让朝鲜银行充作担保银行在合同上签字，并向材料供应者担保支付贷款。此外，满铁还应允代垫购买材料用款，亦即向和登提供贷款，〔中略〕。

自 1925 年 4 月 4 日至同年 7 月 11 日，满铁分期贷给和登的款项有多少呢？其总额是 309,061.06 元，换算成金票为 414,277.46 日元。

〔中略〕

用合同规定的分期付款而进行的偿还，第一次和第二次日期虽有迟延，但款额已经缴齐，第三次因奉天当局出于清理财产的目的，禁止收买款额过多的现大洋，因而请求暂用手头现有的现大洋 57,000 元偿还一部分，其余 61,883.11 元展缓六个月。

会社认为这是不得已的情况，便以未缴清的款额每年附加一成利息为条件，应允了这项要求。但是，后来不仅到期仍未缴清，而且，第四次、第五次偿还款也未交来，经再三督促后，仅回信称：由于郭松龄一派失败，原来的计划发生龃龉，因而拖延付款，并未订出任何肯定的付款日期。其后虽继续严厉要求，仍无任何答复，白白混过时间。1928 年因奉票下跌和奉天政情变化等原因，实难按原合同偿还，又前来恳请延期。因情况确有困难，再次予以同意。但此次严格约定，须将 1928 年 3 月 16 日未缴款额 114,088.56 元自 1928 年 8 月起开始偿还，8 月偿还 3,500 元，9 月偿还 6,000 元，10 月以后每月偿还 10,000 元。但和登仍只缴纳到第二次为

止，其余如上列偿还表所载，仅偿还少数款额，并未完全履行。1929年6月14日和登良吉死去，根据后来调查，才清楚该人已从开拓汽车公司将债权款额全部收回。但因该人已遗留下很多债务，所以他的继承人和登春一按法律规定办理了有限继承的手续，这就意味着上项款额已无收回的希望。此项未缴的款额是银元104,092元，未缴的利息是银元32,794.17元。

（七）满铁向开拓公司贷款十二万元

开拓汽车公司方面，因受奉海铁路修筑的影响，和1925年11月中旬奉票暴跌，筹措资金感到困难，公司的董事与股东对经营该公司很伤脑筋。

满铁看到这种情况后，认为如贷给该铁路以适当款项，以期在修筑奉海铁路之前，开原、掏鹿间得以通车，或者进而修到海龙，然后利用给予贷款的优越条件，采取适当手段，以控制该铁路，则不仅可以巩固我国在南满的优越地位，而且会社的铁路收入也会增加，实属一举两得的办法，于是秘密交涉了通融资金的问题。但是，公司当局对奉天当局有所顾忌，不肯答应。公司向交通银行申请借款，竟被拒绝，于是计划增加资本，招募股份，但又无人认股。因此，工程一时处于难以继续进行的局面。事已至此，不得已公司乃以和登为中介，向满铁提出下述请愿书：

为开拓长途铁轨汽车公司请求贷款事

该公司在去年直奉战争时，遇到奉票暴跌，最近又受到时局影响，损失很大，工程也已拖延。由于支出增加，资金不足，需要借款。而我方过去的贷款是赊卖货款，既不能保证，又无担保，仅仅是信用贷款。更因以前的贷款，此刻也应清理。因此，现拟以提供该公司的全部物品正式作为担保，希宽大审核，批准借款，以完成当前迫在眉睫的工程。特此请求。

1．贷款额：银元30万元（采用金本位换算为金票亦可）；

2. 贷予期限：贷款后，自翌年×月起始，每年各偿还五万元，六年还清；

3. 利息：每年分×次交付，希给予最低的利率；

4. 担保物品：前已签订合同的全部材料售价37万元，枕木13万根10万元，通讯材料全部2万元，合计49万元。

以前贷给的货物详细目录和未收回款额如下：

25磅钢轨：44英里，包括零件；

转辙器：25副，后又增加20副；

煤油机车：4辆，附带油水槽车；

燃油机车：2辆，自重7吨；

货车：60辆；

客车：6辆。

上开货物的售价为现大洋370,274.02元，实收款额（从售价中扣除5%）为351,760.41元。上开货物的采购款额（由满铁代垫）为银元309,061.62元。上述售价已经收回银元162,900.72元（已按合同所载款额扣除5%后缴还贵社），尚余未从公司收回的实际款额是银元188,787.91元。扣除应缴还贵社的银元146,089.12元后，净剩银元42,698.79元，是敝人应得的款数。

此致

南满洲铁道株式会社社长安广伴一郎　阁下

和登良吉

大正14年11月18日

于是满铁调查了工程进展状况和工程竣工后的营业收支预算，结果查明该铁路前途极有希望。因此，在同年11月30日的理事会议上，决定以和登为中介，按下开方针贷给公司现金12万元。还决定，会社不出头露面，从背后加以援助。

1. 由和登贷给汽车公司，索取公司董事们的个人联名担保；

2. 然后让和登将此项债权移交会社;

3. 用和登名义安插会社指名的会计主任，直到此项贷款还清为止。

于是会社命和登与汽车公司订立要点如下的贷款合同，并接受和登移交的此项债权。

1. 贷款额:现金120,000元(在贷款时换算金票52,400元)。

2. 用途:只限用于修筑开原至掏鹿的铁路所需桥梁费、土方工程费与铺轨工程费。

3. 贷款期限:自大正14年12月24日起两年以内。

4. 利息:年利一成，每年支付一次(12月24日)。

5. 担保:开拓汽车公司的收入，和公司未用作其他担保的一切财产(不包括土地)。

6. 担保人:公司全体董事的个人连环保。

7. 其他:须设置和登的代理人，以检查公司的财产和查阅一切帐簿。

上项贷款至1927年12月23日期满，但是公司方面因营业状况不佳，多次请求延期偿还，满铁终于应允延期到1930年12月20日。

满铁:《满洲交通史稿》,第十四章,第三节

# 十、日本政府和满铁炮制庞大的“满蒙铁路网计划”，阻挠中国铁路建设

## 1　铁路网计划和攫取路权的方针

### 关于满蒙铁路网

满洲国的铁道网开始于明治44年吉会铁路的勘查，此后满蒙各线路均被勘查，这对满蒙开发铁道建设计划很有帮助，但因对华关系欠佳，未获得实现的机会。大正2年和大正7年，日本政府与中国政府交换了公文，继而中国政府同〔日本〕银行签订了借款预备契约，从而获得了满蒙五铁路权益，但未实现；大正8年9月签订了新的四洮铁路借款契约，但又左右推辞不肯实行。大正10年签订了短期借款契约修筑了郑白〔白音太拉，即通辽〕线。及至大正12年又签订了郑洮短期速成借款契约，实现了郑家屯至洮南的铁路，从而踏上了满蒙开发的第一步。接着，大正12年11月〔满铁〕以“促进修筑满蒙铁路”为题，拟定了吉会、洮齐、长扶、开朝、白开〔通辽至开鲁〕等五铁路（总长1,163公里，大正13年起五年完成）计划，提交政府，结果实现了洮昂铁路和吉会〔敦〕铁路，这是满蒙开发铁道网的前提。之后，大正14年2月，在汤岗子策划了以满铁为主体的十五线总长4,935公里的满蒙开发铁路网，然后又加以研究和修改，策划了从大正14年起在二十年内完成的长达8,828公里的满蒙开发铁路网，于9月22日向政府当道提出方案。昭和2年山本总裁就任后，做了部分修改，决定实施该铁路网

中的五线，进行了交涉，缔结了契约，但因种种障碍，实施推迟了。

满铁：《关于满蒙铁路网》，打字件

## 关于促进修筑满蒙铁路问题

（1923.11 满铁向日本政府提出）

开发满蒙是我国国民在经济上得以生存的必要条件（其实，从对付国际政局来说，也是国家生存的必要条件），也是我国应为增进人类幸福做出贡献的使命，而且即使把它说成是我国日俄战后的国策也不为过分。然而过去的十七年，我们究竟实现到什么程度了呢？如果到满蒙实地考察一下，就不能不感到，我们的建树离我们的理想和希望太远。当然，以一般的规划和努力来衡量，从经过的岁月来看，不能否认已经取得了一定的成绩。但是，如果考虑到此事对我国的民族以至国家生存的莫大关系，就会觉得实际的建树不能与之相称。究其原因不止一二。跨出狭小的旅大租借地就是全中国的领土，而中国几乎是无微不至地阻挠我方进行设施，妨碍我国势力伸张，加之有俄国等复杂的国际关系作祟，极不顺利，较之在纯粹的自己殖民地内进行设施要困难得多，这固然是个原因，但我们认为一半（或主要）责任必须归之于我国人民的没有自觉和决心不大。

总之，大和民族必须首先求生于满蒙，然而我国并未倾注国力使这一重大意义具体化。此点今天如仍不觉悟，不贯彻这一国策，不拿出坚定的决心，不以不屈不挠的意志和旺盛的气魄，勇往迈进，终将噬脐莫及。

为开发满蒙应行建树和改善的事情虽多，但到实地考察，开发满蒙的诀窍，确实在于普及交通。经济开发也好，文化建设也好，毕竟都要依靠交通发达。满蒙地区，北有松花江，南有辽河，不能否认，这些自然交通路，从原始以来就对文化发展做出了重大贡

献，但是，冬季结冰，并且河道等大部分未加修整，因而不能与今天我们所倡导的交通设施——铁路同日而语。其次，满蒙还有一种特殊情况，即在陆运旺盛的冬季，严寒冻结一切，到处形成良好的冰冻道路，因此，勿须促进人为道路的修筑，或者说，把公路视为地方性的交通设施，可留待日后来修筑。因此，今天的急务是，必须在广达七万五千方里（日本里）的土地上迅速完成可以担任长途运输的铁路网。转观满蒙铁路的现状，既成铁路仅有：

| | | |
|---|---|---|
| 中东铁路 | 1,085 | 英里 |
| 南满铁路 | 686 | 英里 |
| 京奉铁路 | 368 | 英里 |
| 吉长铁路 | 79 | 英里 |
| 四洮铁路 | 266 | 英里 |

连同其他小铁路和轻便铁路，共为2,555英里。按整个满蒙面积平均，每一百方里，仅有三、四英里。而日本每一百方里则有三十四英里，就连北海道也有二十英里。这就不能不使人担心，满蒙铁路能否很好地完成其作为物产丰富、土地辽阔的满蒙唯一可靠、四季不断的交通大动脉的使命了。假设以北海道为目标，尚须建设一万二千余英里铁路，而要想达到美国每百方里五十一英里的程度，则必须修建三万五千余英里。在目前情况下，侈谈产业开发、文化普及或日华共荣，实无异于纸上谈兵。

在开发满蒙的基础和根干——铁路的建设上，我国究竟取得了多大的成绩，真是不值一提。回顾我国在满蒙占有地位、着手开发以来已十有七载，这中间除满铁修缮了自身的铁路外，仅仅敷设了吉长、四洮两路，共三百四十五英里，每年平均仅二十英里。（这个平均二十英里，也是由于这两年满铁加倍努力，前年敷设郑白线70.8英里，去年年底以来一年间又敷设郑洮间140英里，而得出的数字，而自满铁设立后的十四年间，即至大正9年末，每年平均

仅为9.5英里。)如果按照这个速度前进，要达到北海道的目标尚须六百余年，要达到美国的地步尚须一千七百余年；即使把满铁全线的新建、改建及复线工程全部假定为新敷设的铁路，并把吉长、四洮两线合在一起，求出每年平均敷设长度，也不过八十英里，按此比例推算，赶上北海道还需要一百六十年，达到美国的程度尚须四百五十年，实在不无前途辽远之感。不，若按我国迄今的努力及其成绩来看，与其说是前途辽远，莫如说是前途渺茫，几乎无完成的希望。(注：上述立论系以东三省为基础，若缩小到南满洲与内蒙古而言，也并非没有小的差异。)与此相反，俄国在日俄战前仅用四年零九个月的时间，就修筑了中东铁路和南满线，共一千六百英里，在一九〇二年初全线即已临时营业。可见，与我国战后十七年间的建设，相差如何悬殊。其次，我国对铁路的投资情况是：

| | | |
|---|---|---|
| 日本国内 | 154,238万日元 | (大正9年末) |
| 台　湾 | 7,788万日元 | (大正10年末) |
| 朝　鲜 | 21,490万日元 | (大正10年末) |
| 满　铁 | 2,485万日元 | (大正11年末) |

注一、政府对满铁会社的投资总额为21,715万日元，但这是对满铁全部事业的投资，投资于铁路方面的则为上述的11%，2,485万元。

注二、此外还有正金银行及满铁对吉长、四洮两线的投资总额3,690万元，但这只是对中国政府的借款，就我国政府投资而论，实无任何关系。

从上述投资额也足以看出，我国过去对满蒙开发的基础条件——铁路的修筑并未用力。

估计一下以满蒙为中心的未来国际关系。俄国恐怕不出二、三十年必将在恢复的途程上取得长足的进步，而再以强俄(或许要以加倍于旧俄的国力和决心，还可能把德国民族恢复起来的力量

也加在一起)的姿态试图积极推行其远东政策，这是不难预料的。在这之前，我国如不能倾注全力迅速完成满蒙的铁路网，在开发满蒙方面前进一大步，并培植好牢不可拔的势力，将用什么防备俄国的进攻呢？(关于俄领沿海州亦持有同一意见，在此省略。)同时，不能不设想到，一般的外交关系也将日趋复杂，还可以预计，我方如不周到地做好准备和不断的努力，满蒙地区中国官民的动向也将日益对我不利。从以上观察来考虑，越发明显，当前我国必须朝野一致地倾注全力经营满蒙，特别致力于发展和普及经营满蒙的基础即交通机构，不容一日或缓。依我们来看，宁肯暂停一半日本国内铁路延长工程，也应进行满蒙铁路建设。鉴于国内外的形势，我们有理由认为，今后二、三十年内，扩大满蒙铁路网，要比展修日本国内铁路更为迫切。

假使把眼界放窄，理想降低，单从南满铁路自身经营角度出发，也可以看出，它在自己经济势力圈内的发展，基本上已达到顶点或接近顶点。铁路运输事业，是满铁全部事业的基础，仅从铁路本身来考察，在事业费中占百分之三十七(大正11年末满铁事业费累计总额为五亿零六百万元，其中铁路事业费占一亿八千九百万元)；在收入方面占百分之五十二(满铁总收入是一亿七千万元，其中运输收入是八千八百万元)；在利润方面占百分之八十(满铁利润总额是六千八百六十万元，其中运输利润占五千三百六十万元)。完全可以说，满铁事业的兴衰是由运输收益多寡来决定的。但是，满铁的运输，在南满几乎达到饱和状态。为增加今后的利润，必须采取下列方法：

(一)将南满一带粗放的农作方法，改为精耕细作，力求增加农产量；

(二)兴办各种工业；

(三)提高运费率；

（四）吸收北满货物；

（五）铺设营养线，开发偏僻地方。

第一、二种方法带有渐进性质，不可求其速成。第三种方法，如从发展工业、开发地方来看，宁可说降低运费率为宜，除非万不得已，不应再行提高。第四种方法现在正全力以赴，将来也必须全力以赴，但这毕竟带有混水摸鱼的性质，长此下去究竟能成功到何种程度，不无疑问。唯有第五种方法最为切实有效，暂时必须以此为根本方法，这种见解如无错误，则必须为实现这一方策而不断努力并付出相当代价。但是，迄今为止，满铁或政府究竟进行了几许努力付出了多大牺牲呢？满铁会社创立以来的十四年间，每年平均铺路量只有九英里半，这就最有力地说明了它的努力程度。至于在付出牺牲方面，简直是等于零。当然，也曾给与借款和所谓筹备费（但是，筹备费也规定为，原则上应由借款额中拨支，很少由满铁拿出，因而不外是中国人贪污了自己的借款而已），但仅靠这点牺牲，就想促进营养线的修筑，实无异于缘木求鱼。

单从我南满铁路的营业本位出发敷设营养线尚且如此，如果从进行更加广大而又困难的全面开发这一全局着眼，则会感到，关于铁路网的问题，就连谈论的勇气也几乎没有了。而我们又不能老是坐待德、俄的袭来或其他国家大规模渗入，因此，现在不能不特别希望慎重而迅速的加以考虑并采取英明的措施。

我们认为，满蒙的铁路网，必须在最近迅速建设到北海道的程度，而在未来的半个世纪里，最低限度也要达到北美合众国现在的程度。目前姑且不论这些，满铁在最近几年内必须尽速修筑的线路有：

| 线路名称 | 区　　间 | 长 度 (哩) | 修筑费 (借款额) (千日元) | |
|---|---|---|---|---|
| 洮齐线 | 洮南——齐齐哈尔 | 146 | 13,700 | 旧俄预定线 |
| 长扶线 | 长春——伯都讷 | 131 | 10,890 | 日本既约线长洮线的一部分 |
| 开朝线 | 开原——朝阳镇 | 128 | 13,090 | 日本既约线开吉线的一部分 |
| 吉会线 | 吉林——会宁 | 262 | 30,470 | 日本既约线 |
| 白开线 | 通辽——开鲁 | 53 | 3,840 | 日本既约线四洮线的延长 |
| 合计 | | 720 | 71,990 | |

长度为七百二十英里，修筑费约为七千二百万日元，每年平均修筑一百五十英里，约需五年，每年一千四百四十万元即可。这些线路一旦完成，满铁线增加的收入，预计头一年为四百万日元，三年后每年增加收入六百万元。

除上述各线外，还有滨黑铁路。该路是连接哈尔滨与黑河，并从其一点墨尔根〔嫩江〕到达齐齐哈尔的六百四十英里预定线，该线不仅贯穿北满的心脏、连接中东与西伯利亚两铁路，并同洮齐线连在一起构成纵断满蒙的大动脉，在政治上经济上都非常值得重视，其重要性比上述各线实有过之无不及。该线虽然务须实现，但因修筑该线的借款问题，有着错综复杂的历史，而北满又有其特殊困难的情况，难以拟订出良好的办法。（一俟我借款铁路的北端实际达到齐齐哈尔时，再采取措施，或无不可。当然，在此期间美国等国如果单独加紧策划，我方也必须采取相应的对策。对此，满铁正密切予以注视。）因此，在这里不谈此线。此外，还有奉天官民正在计划的奉海线（奉天海龙城间）问题。这个问题拟另行考虑，在此也从略。（奉天省王代省长曾私下秘密探询过满铁的意见，满铁已暂先表示不同意。）但对上述或其他铁路，我方如不改变过去的方针和手段，或者对我方保留线徒事拘泥于历来的借款交涉经历，很难期其实现。倘要促进修建，必须打破前例，不顾已往的经过，重新考虑我方的态度和手段。试将我们认为正确的略述如下：

（一）满蒙的铁路建设，直接间接同满铁有巨大关系，其计划与实施当须由满铁承担，这样做极为方便，故将来应完全让满铁负责。

过去曾经由正金银行承担，及至感到不方便之后，政府即决定责成满铁直接负责，但大正7年突然放弃这一方针，经过西原龟三的策划，改由三银行承担。其结果，较之满铁根据自己意见（当然事先要请示政府）采取行动，不够机敏和彻底。现在莫如还是恢复西原借款以前的状态以及那时达成的谅解。

（二）考虑到奉直关系和中国一般政情，即使是日本拥有既得权的铁路，目前也不应该拘泥于过去的借款交涉经过、路线，墨守旧的借款形式，而应采取灵活的措施。在和中国中央政府依据过去办法签订借款或达成谅解方面存在不易排除的障碍时（包括鉴于同东三省掌权者之间的关系认为这样做不够贤明之时），则应同张作霖或吉林、黑龙江省督军以及其他相应的官员签订借款，并立即着手铺设，或者采取援助中国民间企业家或公司的形式，以达到所期目的。即使日后东三省同中央之间恢复关系，这些问题的善后，恐怕也不致有何值得担忧之处。

（三）对四国银团，自应坚持我方保留线的权利，但对中国不一定需要坚持。假使东三省官民想依靠我方的援助（当然要看其实际程度决定我方态度）修筑同保留线〔指日本攫取修筑权的路线〕平行或同于保留线的线路，我方也不应强调保留权关系，反而应当援助他们达到目的。但对四国银团则应说明："鉴于中央和东三省之间的关系，不得已才采取这种权宜办法，以求实现保留线，究其实质仍不外是完成保留线的修筑。"这在目前的情况下，是切实可行的办法，相信四国银团也不会持有异议。

（四）在迅速建成满蒙铁路方面，如有需要事先同四国银团缔结协定或达成谅解之处，政府现下应迅即采取措施。

（五）借款条件不论采取什么形式，均应依据下列方针：

（1）尽量降低利率，并分期支付借款，以免其放置资金不动，造成不利；

（2）对通车后可能亏损的铁路，如对满铁具有营养线性质，应以适当方法在一定期限内给与一定的补助；

（3）从前借款合同中规定的债权代表——技师长、会计主任和运输主任应予撤销，新设指导监督一切业务并具有充分权限的一个代表和若干辅助人员，且其雇用期限应限定在铁路建设日起至该铁路营业收支相抵能完全履行合同时为止的期限内。

（六）满铁应设第二机密费会计，以支付一部分筹备费。但关于该款的用途应报告政府。

筹备费等款，在中国国情上是不可避免的，没有它几乎办不成任何事情，中国人贪污的筹备费虽应算在借款金额内，但这样做会使修建费膨胀，对外部很不雅观，我方的诚意也易于受到怀疑，而欲力求逐步减少筹备费的款额也很不容易办到，往往因此而推迟了借款的成立和工程的开始，因此，我们认为占用借款金额的筹备费应止于最小限度，其不足额应设立第二机密费制度，由满铁自己负担，假定修筑洮齐等七百二十英里的五条铁路时，满铁自己付出等于借款额一成即七百余万元，也不过是全部通车三年后，满铁所得的一年的增收额而已。

满铁：《关于促进满蒙铁路修筑的问题》，特密，打字件

## 《满蒙铁路问题提要》摘录

关于上述满蒙铁路〔即前一材料中所提出的几条铁路〕，他〔松冈洋右〕畅谈了他对政府与银行团的各项意见，并提出了质问，其结果详载于附录4“外务省与松冈理事恳谈要领”之中，故不赘述。外务省对松冈理事的意见，大致也抱有同感，于是，在与其他有关

各省洽商之后，认为有必要确定我帝国政府的方针，遂先根据上述满铁意见书，草拟了促进修建满蒙地区铁路的方案，提交到大正13年2月27日在外相官邸召开的陆、海、藏、外四省局长会议，进行讨论，结果按原方案通过。

上述促进方案要点如下：

（甲）应设法促进修筑的铁路

（1）目前应设法促进修建下列各保留线：

一、开原、海龙、吉林线（根据情况，大约也不妨改为奉天、海龙、吉林线）；

二、吉会铁路的一部分吉林、敦化线（敦化至间岛线，可暂时委由饭田延太郎拟定的“天图铁路展修计划”，进行修筑）；

三、长春、洮南线（该线规定应经过伯都纳和大赉，但目前可修至大赉）。

此外，洮齐线不是我方保留线，不仅如此，考虑到提出满蒙铁路保留问题当时的国际情况，及该铁路将引起俄国方面的反应，暂应留待日后处理。

（2）关于滨黑铁路

拥有该铁路修筑权的华俄道胜银行〔俄亚银行〕，已与正金银行签订组织新借款团、承担此路修筑资金的合同。但该合同将于今年6月期满，故应暂将该合同延长一个相当时期。另外，根据以往的发展经过，此项延长仍应使用正金银行的名义。（该合同延长后，需支出分摊的半数预付款25万美元，为了方便，政府可命满铁支付该款，或以适当方法，直接向正金银行通融。）

（乙）筑路合同的形式

为修筑上开各铁路，理应与中国中央政府商议。但因此等铁路皆在张作霖势力范围之内，鉴于他同中央政府的关系，必须得到张的谅解。因此，在努力取得中央政府的谅解之前，首先应取得张

的谅解。将与张的谅解作为权宜之计，以谋求促进此等铁路的修建，然后再慢慢伺机采取措施，与中央政府签订协定。

（丙）筑路合同的当事人

我国保留的上列各铁路，是由朝鲜、兴业、台湾三银行担任合同的当事人。但是，鉴于满铁会社对满蒙所负的使命，看来今后为促进修筑此等铁路，让该会社负责出资和一切方面，是极其自然而又适宜的。并且，如由满铁作为当事人，则借款条件，可以订得尽量宽大且合乎实际，又比如工程设计，也不致流于空想，并可使铁路迅速通车。

（丁）清理预付款

我方对上列我国保留各线，共预付了3,000万日元，此项借款构成了所谓西原借款的一部分。担任合同当事人的三银行方面，为了签订正式合同，曾与中国当局多方商谈，但仍未议妥，拖延至今，而且上项预付款的本利，除支付一小部分利息外，现在全部拖欠未付。

当促进修筑上列各铁路时，如拟将上述3,000万元算在新提供的修筑费之中，以图清理该预付款，自然要使借款条件受到巨大影响，看来不大可能促进修建。但是，所谓西原借款一事，如将其包括到不确实的外债之中，一起进行清理，不仅中国方面没有异议，英国政府也公开表示同意，其他各国估计也不会反对，所以，上述预付款，看来规定用关税增征二分五厘的收入一起清理，并使上述各铁路与三银行脱离关系，由满铁设法促进修筑最为相宜。并且，鉴于大正2年山座公使与外交总长的换文以及间岛协约中，关于上述保留线载有明文，因而即使与西原借款脱离关系，仍不致在两国的协定中失掉依据。

如上所述，当初帝国政府的满蒙铁路促进方案所采取的方针是，把修成我国保留线作为急务，保留线修成后，再着手修建洮齐

线。但是,这个方案尚未成为帝国政府的确定方针,即在中国民间产生了修筑开原至掏鹿的轻便铁路问题,同时,张作霖也主要基于军事上的理由,计划修筑奉天至海龙的铁路。这些问题交织而形成的原因,致使上述内定的方针发生了局部的变化。

满铁鉴于开原掏鹿间轻便铁路修筑计划,已逐渐具体化,于大正 13 年 5 月 3 日向驻奉天总领事提出如下意见:

一、开原至掏鹿铁路,是沿着开海铁路的路线的,我方早已获有优先权,因此,本拟请总领事非正式地向张作霖提出轻微的抗议,以唤起其注意;但是,满铁方面目前并不把该铁路视为严重问题,而且,即使是用中国自己的资金,也望其能迅速建成,故无必要令中国方面停止,而希望将来在适当时期我方收买该铁路。

二、满铁方面希望迅速建成的是,吉敦、长洮与洮齐三铁路。因此,总领事应借此机会试行交涉,以期能以适当办法由我方供给资金,迅速建成上开铁路。

三、估计中国方面必将对上述三铁路提出种种异议,因此可将我方有意抛弃的前由中国方面要求满铁同意的奉海铁路(该铁路是南满铁路的平行线,根据满洲善后协定附属密约,必须取得我方的同意)作为最后的交换条件。

在这之前,在大正 13 年 4 月 1 日至 7 日于奉天召开的第三次满洲领事会议上,也作出"希急速修筑满蒙未成铁路,其中尤以洮齐铁路,必须最快修筑"的决议。满铁方面引用了上述决议,还附带称:如果帝国政府也大致同意上述方针,希趁最近的机会即向中国方面开展此种交涉。我省〔外务省〕接到船津驻奉总领事的上述报告后,即决定下列方针,并将该方针告知正在来京中的松冈理事,还与其谈了同中国方面交涉的情况,等等。

一、开原掏鹿间轻便铁路

目下正由中国方面计划的该轻便铁路,鉴于实际上对开发该

地区将有所帮助，故无妨使该铁路实现。但是，按约该铁路原来相当于我方保留线，不仅如此，而且为了给日后由我方收买等打下基础，以及利用它来贯彻我方对下列各铁路的主张，应在适当时机，由船津总领事适当地唤起中国当局注意到条约关系，以便事先得以保留我方的立场。

二、吉林敦化线、长春洮南线和洮南齐齐哈尔线

这三条铁路之中，看来，吉林敦化线与长春洮南线，以现在立刻设法促其修筑为宜。而洮南齐齐哈尔线，鉴于新借款团成立当时的经过，及其可能引起的俄国方面的反应等等，需要采取慎重的措施。如果现在发生亦需同时促进修筑该路的情况，最好找适当机会，由我国主动向有关各国发出通知，各国如无意参加，可采取我方单独承揽的办法。此外，根据情况，还可以制订与中东铁路共同协作的计划。

三、奉天海龙线

如中国方面表示同意我方修筑上开各铁路的主张，该铁路便无妨满足中国方面的希望，以作为交换条件。

四、交涉方法

此次交涉，决定首先由船津总领事与张作霖作出原则性的决定，然后由满铁与中国当局具体商议有关修建的问题，并伺机尽快取得中央政府的谅解。

五、预付款问题

根据满蒙铁路预备合同支付的预付款，不应自此次为修筑上述各铁路而将供给的资金中谋求偿还，应按照预定，作为无确实抵押的外债，列入普通的待清理的债权之中，谋求偿还。

六、满铁与三银行的关系

满铁与三银行的关系，应由双方协商解决。但是，考虑到也可能出现推迟清理普通外债的情况，因而难保三银行方面不提出任

何意见。故根据需要，估计政府仍应从中大力斡旋。

如上所述，我方也认为有必要促进修建洮齐线，因此决定让满铁在驻奉天总领事的领导下，根据上述方针，暂先与该铁路所在地区的实力者即张作霖方面开始交涉。该问题从此便有了迅速的进展。

此后，满铁与张作霖的协商顺利进行，因我方已做出"如奉天方面先在奉天海龙间修建铁路，我方对此事不仅不提出抗议，还将放弃修建我方保留线之一的开原海龙间的铁路"的让步，奉天方面即决定让满铁承包修筑洮南至昂昂溪的铁路，并对修筑洮昂铁路，达成大要如下的谅解。〔略〕

由于满铁与东三省当局达成了上述谅解，本省也认为有必要急速决定帝国政府的方针，最后在大正 13 年 8 月 19 日，由内阁会议正式做出决定。嗣后便将其内容通知船津驻奉天总领事，并一并指示称，如中国方面要求用公函表明"以中国方面修建奉海铁路为条件，日本将抛弃开海铁路"之意旨时，经与松冈理事商洽之后，可用公函表明帝国政府并无异议。

一、现应立即命南满铁道会社修建洮南至昂昂溪铁路，并依照同一方式迅速设法促进修建吉林会宁铁路（实际目前是吉林至敦化）与长春洮南铁路（实际目前是长春至大赉）。

二、根据南满洲铁道株式会社代表与东三省中国当局就本问题达成的谅解，确定为：如奉天方面自行修建奉天省城至海龙城的铁路，我方应同意不修筑开原至海龙城的铁路；并且，奉天方面为修建开原海龙铁路或奉天海龙铁路，如需借入外国资本，应首先与我国商议。由于达成此次谅解，我国根据另纸对照表内所载日中两国间的既成协定及中国政府与兴业、朝鲜、台湾三银行的合同而获得的使令中国方面以我国资本修建开原海龙铁路的权利，将不得不放弃。而且，奉海铁路建成之后，满铁会社将失掉开海地区

外运货物因经由南满铁路而获得的利润，不仅如此，可以想见，自奉海铁路外运的货物，有的将被京奉铁路吸去。但是，从大局看，如考虑到：(1)满铁将要受到的上述损失是微不足道的；(2)即使将来奉海铁路展修到吉林或吉林以北，我方原来的以南满铁路为干线的根本方针，亦无受到任何影响之虞。这两点，可以认为，与东三省当局达成的此项新谅解，其结果不致给我国造成任何值得忧虑的事态；并兼已经言明，如奉海与开海二线需要仰求外国资本时，应首先与我国商议；另一方面，现下我国如不预先约定可在一定条件下放弃开海铁路，看来将来难以促进修建洮南昂昂溪铁路和前项所述我方保留线。因此，应该同时同意放弃关于开原海龙线的预约，以求迅速实现此项铁路计划。至于此事与三银行的关系，须按另项所载要点谋求解决。

三、关于洮昂铁路，因涉及对俄关系，须特别注意。不仅如此，还必须考虑到成立新借款团时，帝国政府与英美两国政府往返公函的经过。但是，鉴于此次达成的谅解，只是承包修建的合同，而且此项承包款的处理方法，也不依靠公开招募，以及南满洲铁道会社并未加入借款团等事实，如从道理上说，似乎并无义务要求属于新借款团的他国团体参加到本项企业之内。但是，等到该铁路合同最后签订完毕，由东三省当局提交到奉天省议会讨论时，基于上述发展经过，和新借款团的各国协商一致的精神，以及全局的利害，我国应立即向新借款团的有关各国及其团体，通告签订本包工合同的情况，并附带说明，对方如希望参加，可就参加的方法与条件等进行协商。

四、鉴于满蒙与中国中央政府的关系，该企业大概只好根据与东三省当局签订的合同，立即命南满洲铁道会社动工修建。但是，迟早取得中央政府对该合同的承认也是适宜的，故尚须命该会社抓住适当机会，采取最妥善办法，办理此事。

计　开

一、三银行的满蒙铁路借款预付款，实际应作为财政部的借款，与不确实的外债，一并进行清理。

二、此次满铁所取得的权利，不应视为上述银行拥有的权利，而应完全视为另一案件，设法进行修筑。

三、将来中国清理外债，如因实行此次铁路方案的缘故，致使三银行的满蒙铁路预付款全部或一部得不到清理，而遭受损失时，满铁应与其协商为赔偿此项损失所应采取的办法。

中国社会科学院经济研究所藏档，第 347—939 号

编者注：此段资料是日本外务省亚洲局编写的《满蒙铁道问题提要》的一部分。原件未注明时间，约为 1924 年。

## 1925 年的满蒙铁路网计划

安广社长时代，1925 年 2 月进行了实地调查，拟定了以满铁为主体的十五线总长五千公里的开发铁路网计划，同年 9 月经再次研究，确定了从 1925 年起二十年内修建三十五条线总长八千八百余公里的“满蒙开发铁路网计划”，提交给当时的政府。

满铁调查部资料课第二编纂系柴田浩嗣：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》，手稿，第 15—16 页

## 满蒙开发铁道网

第一期：980 公里，三年完成，工程费预算 6,200 万元；

第二期：2,470 公里，七年完成，工程费预算 16,000 万元；

第三期：1,180 公里，三年完成，工程费预算 7,700 万元；

第四期：4,200 公里，七年完成，工程费预算 28,000 万元。

根据该计划，1925 年到 1944 年，二十年间完成八千八百多公里铁路，建设费总额达五亿八千多万元。计划中的三十五条铁路如下：

第一期计划:

（一）郑洮线（郑家屯——洮南）

（二）洮昂线（洮南——昂昂溪）

（三）昂齐线（昂昂溪——齐齐哈尔）

（四）长大线（长春——大赉）

（五）吉敦线（吉林——敦化）

（六）白开线（白音太拉—— 开鲁）

（七）滨海线（哈尔滨——海伦）

第二期计划:

（一）海墨线（海伦——墨尔根）

（二）索满线（索伦——满洲里）

（三）敦宁线（敦化——宁古塔）

（四）洮索线（洮南——索伦）

（五）洮突线（洮南——突泉）

（六）开林线（开鲁——林西）

（七）大安线（大赉——安达）

（八）吉五线（吉林——五常）

（九）新丘运煤线（新丘——新台子）

（十）奉海线（奉天——海龙城）

第三期计划:

（一）齐墨线（齐齐哈尔——墨尔根）

（二）突乌线（突泉——东乌珠穆沁）

（三）开朝线（开原——朝阳镇）

（四）金安线（金州——安东）

（五）敦会线（敦化——会宁）

第四期计划:

（一）墨黑线（墨尔根——黑河）

（二）克吉线（克勒内拉——吉拉林）

（三）安克线（安达——克山）

（四）五富线（五常——富锦）

（五）宁密线（宁古塔——密山）

（六）吉朝线（吉林——朝阳镇）

（七）朝抚线（朝阳镇——抚松）

（八）安朝线（安东——朝阳镇）

（九）营通线（营盘——通化）

（十）通临线（通化——临江）

（十一）开热线（开鲁——热河）

（十二）林张线（林西——张家口）

（十三）黑呼线（黑河——呼玛）

柴田浩嗣:《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》,第21—24页

编者按：关于上述三十五线计划的更为具体的资料，没有找到。下面的资料可能是制订该计划时的方案之一，较上述计划略有出入，但基本相同。

## 满蒙开发铁道方案第二案

(1925.9)

| 施工别 | 里程（哩） | 完工期限 | 预算（日元） | 一年平均建设里程 | 一年平均投资额 |
|---|---|---|---|---|---|
| 第一期线: | | | | | |
| 已完成 | 140 | | | | |
| 未完成: | | | 建造估价 | | |
| 修筑中 | 146 | 大正 14—15 | 12,920,000 | | |
| 未着手 | 337 | 大正 15—16 | 33,500,000 | | |
| 计 | 483 | 3 年 | 46,420,000 | 161 | 15,470,000 |
| 第二期线 | 1,377 | 大正 17—22<br>6 年 | 建造实价（包括车辆费）<br>145,900,000 | 229.5 | 24,320,000 |
| 第三期线 | 1,193 | 大正 23—26<br>4 年 | 129,000,000 | 298 | 32,250,000 |
| 第四期线 | 2,430 | 大正 27—33<br>7 年 | 259,000,000 | 347 | 37,000,000 |
| 计未完成 | 5,483 | 大正 14—33<br>20 年 | 580,320,000 | 274 | 29,016,000 |

把完成线 140 哩加在内，满蒙开发铁道的总长度是 5,623哩。

表中第二期线以下的建造费系建造实价，不包括建设期内的利息和承办手续费，因此，在实施时应行增额。

满蒙开发铁道建设费预算

本铁路为简易构造，线路改造须待利用营业收益逐步完成，初期力求节约资金。第一期线建造费估价，虽包括建设期内的利息和承办手续费，但不包括车辆费。第二期线以下的建造费系包括车辆费在内的建造实费，并不包括建造期内的利息和承办手续费，实施时因利息和手续费的关系，应行增加。

第一期线:

总长 623 哩，其中郑洮线 140 哩已完成；洮昂线 146 哩，目前

正修筑中，大正15年内预定完成，其他四线共长337哩，预定大正16年内完成。

| 线名 | 区间 | 里程（哩） | 竣工期限 | 修造费估价（车辆费除外）（日元） |
|---|---|---|---|---|
| 郑洮线 | 郑家屯——洮南 | 140 | 完成 | |
| 洮昂线 | 洮南——昂昂溪 | 146 | 大正15年内 | 12,920,000 |
| 长大线 | 长春——大赉 | 131 | 2年 | 12,100,000 |
| 吉敦线 | 吉林——敦化 | 135 | 2年 | 16,100,000 |
| 白开线 | 白音太拉——开鲁 | 53 | 1年 | 3,500,000 |
| 昂齐线 | 昂昂溪——齐齐哈尔 | 18 | 1年 | 1,800,000 |
| | 计：完成 | 140 | | |
| | 未完成 | 483 | 3年 | 46,420,000 |

第二期线：

总长1,377哩，预计从大正17年到大正22年六年完成，每年平均建设229.5哩，每年平均投资24,320,000元。奉海线（奉天—海龙城）的一部分奉天营盘间（约四十哩），中国方面正计划建设。

| 线名 | 区间 | 里程（哩） | 竣工期限（年） | 建造实费（包括车辆费）（日元） |
|---|---|---|---|---|
| 滨墨线 | 哈尔滨——墨尔根 | 294 | 3 | 32,000,000 |
| 齐墨线 | 齐齐哈尔——墨尔根 | 163 | 2 | 15,100,000 |
| 洮索线 | 洮南——索伦 | 136 | 2 | 10,700,000 |
| 洮突线 | 洮南——突泉 | 73 | 2 | 6,900,000 |
| 开林线 | 开鲁——林西 | 245 | 3 | 22,900,000 |
| 大安线 | 大赉——安达 | 109 | 2 | 13,500,000 |
| 吉五线 | 吉林——五常 | 105 | 2 | 11,100,000 |
| 新丘运煤线 | 新丘——新台子 | 100 | 2 | 17,200,000 |
| 奉海线 | 奉天——海龙城 | 152 | 2 | 16,500,000 |
| 计 | | 1,377 | | 145,900,000 |

第三期线：

总长1.193哩，预计从大正22年到大正26年四年完成，每年平均建设298哩，每年平均投资32,250,000元。敦会线（敦化——

会宁)是已签订预备契约的吉会路的一部分，饭田延太郎正计划建设中。开朝线(开原——朝阳镇)预备契约线的一部分，开原至西丰(掏鹿)间，中国方面正计划修筑轻便铁路。金安线(金州——安东)的一部分金州至貔子窝间，以堀三之助等为发起人正计划修筑中。

| 线　名 | 区　间 | 里程(哩) | 竣工期限 | 建造实费(包括车辆费)(日元) |
|---|---|---|---|---|
| 墨黑线 | 墨尔根——黑河 | 182 | 3年 | 22,100,000 |
| 索满线 | 索伦——满洲里 | 314 | 4年 | 30,000,000 |
| 突乌线 | 突泉——东乌珠穆沁 | 137 | 2年 | 13,000,000 |
| 开朝线 | 开原——朝阳镇 | 128 | 2年 | 13,700,000 |
| 金安线 | 金州——安东 | 176 | 2年 | 20,600,000 |
| 敦宁线 | 敦化——宁古塔 | 129 | 2年 | 14,900,000 |
| 敦会线 | 敦化——会宁 | 127 | 2年 | 14,700,000 |
| | 计 | 1,193 | | 129,000,000 |

第四期线：

总长 2,430 哩，预计从大正 27 年到大正 33 年七年完成，每年平均建设 347 哩，每年平均投资 370,000,000 元。

| 线　名 | 区　间 | 里程(哩) | 竣工期限(年) | 建造实费(包括车辆费)(日元) |
|---|---|---|---|---|
| 克室线 | 克勒内拉——室苇〔拉林〕 | 370 | 4 | 35,400,000 |
| 安克线 | 安达——克山 | 108 | 2 | 12,300,000 |
| 五富线 | 五常——富锦 | 250 | 4 | 26,500,000 |
| 宁密线 | 宁古塔——密山 | 190 | 3 | 18,400,000 |
| 吉朝线 | 吉林——朝阳镇 | 110 | 2 | 11,900,000 |
| 朝抚线 | 朝阳镇——抚松 | 70 | 2 | 8,600,000 |
| 安朝线 | 安东——朝阳镇 | 267 | 4 | 28,300,000 |
| 营通线 | 营盘——通化 | 108 | 2 | 12,800,000 |
| 通临线 | 通化——临江 | 67 | 2 | 9,000,000 |
| 开热线 | 开鲁——热河 | 390 | 5 | 41,500,000 |
| 林张线 | 林西——张家口 | 400 | 5 | 42,400,000 |
| 黑呼线 | 黑河——呼玛 | 100 | 2 | 11,900,000 |
| | 计 | 2,430 | | 259,000,000 |

满铁铁道部：极密，打字件

## 关于满蒙铁路计划问题

(1926.7　外务省亚洲局)

(一) 满铁原先的计划是,拟在业经取得借款修筑权的铁路线中,选出与吉会、长洮、吉海、开海等四线有关的吉会、长扶(长洮线的一部分,目前是长春至扶余)、开朝(吉海线的一部分,开原至朝阳镇)等线,以及新的白开(白音太拉至开鲁)、洮昂等线,进行修筑。政府在满铁中心主义之下,于大正13年8月22日阁议做出决定:(一)满铁在即时修筑洮昂线的同时,还应促进实现吉会(目前是吉林敦化间)、长洮(目前是长春、扶余、大赉间)等各线;(二)如果奉天方面自行修筑奉海线时,我方同意不修筑开原海龙线;(三)奉天方面为修筑开海线或奉海线借入外资时,须先同日本方面商议;(四)兴业、台湾、朝鲜三银行的满蒙铁路借款预付款,可作为不可靠债务在关税会议上一并整理;但如该项预付款的全部或一部不能清理时,满铁应同三银行就三银行的损失补偿方法进行协商;不过满铁的满蒙铁道修筑权,并非是继承三银行的权利,而完全是另外的关系。为此,内阁向满铁下达了指令。

(二) 由上述阁议决定起,到经过大约两年后的今天,满铁已经:(一)完成了洮昂全线的修筑工程;(二)已着手吉敦铁路工程;(三)长伯线(长春至伯都纳)也在满铁的援助下逐渐具体化,即可以说上述阁议决定方针基本上已被执行。不仅如此,满铁还进一步对呼绥铁路、白开铁路及其延长线、昂齐铁路、索伦铁路、长扶铁路延长线(拟到达安达)以及其他等线,有的已发生一定的关系,有的正准备发生关系。因此,如果把上述方针作为第一期计划,那么现在已经是应该确定第二期计划的时机了。

(三)俄国方面对满洲特别是北满铁路计划颇为敏感。克普大使、谢列夫扬克夫交通部副部长已向我方申请,希日俄之间就满蒙

铁路计划问题签订一定的协定。我方认为，其结果必然是以某种形式划定满蒙的势力范围和利益圈，因而无论如何难以赞同。只是相应地予以应酬，并强调了南北满机会均等的原则。无疑我方将来必将在北满地区发展，但对该地区建设铁路的顺序与方法，须慎重考虑。特别从日、俄、华三国关系的大局来看，必须防止刺激俄国感情、无益的竞争和纠纷等事态发生。从这个意义上说，今后的满蒙铁路计划，有必要预先进行深入的研究。

关于该项铁路计划问题，不但不希望政府同满铁之间产生意见分歧，而且根据情况，还要再次请求阁议做出决定。因此，满铁届此上述第一期计划已将大体完成之际，应就该社将来的铁路计划问题，毫无保留地具陈意见，为拟制第二期计划同我们进行充分的讨论，是完全必要的。

日本外务省档案胶卷，MT274，MT1.7.3.80，第1295-1300页

## 外务省木村亚洲局长同满铁大藏理事关于满蒙铁路问题会谈纪要

第一次会谈

大正15年7月17日，满铁大藏理事来访木村亚洲局长，就满蒙铁路问题首先谈称：满铁方面除非将满蒙铁路问题同其他一切财政问题分开，作为一个纯铁路企业接受谈判，否则碍难响应要求，但是，满铁又不好直接向奉天方面讲清，故希外务省遇机会委婉转告杨宇霆。木村局长答称：这个问题去年也同松冈理事谈过，应绝对禁止借口铁路问题以预付或其他名义进行赠贿，在这个意义上，你采取同财政问题分开，从铁路企业的角度予以考虑并加以援助的方针，本人完全怀有同感。大藏理事又就附件（大正15年7月7日驻奉天总领事机密第535号来函）所示他同张作霖顾问町野关于索伦铁路的会谈问题谈称，他已电告町野：“不但外务省绝

对反对该项计划，并已接到通知称，此事在中国方面亦须通过吉田总领事正式提出申请”〔指向日本申请借款〕，因此，町野来省时希外务省方面也适当地进行说服。此外，他还详述了张作霖身边私设顾问的弊病。对此，木村局长答称，本人已同吉田总领事进行协商，商妥为逐步铲除此种弊害，政府将首先监督和鼓励象松井这种公设顾问，私设顾问遇有重大事项虽秘密报告政府，但一概不予答应。今天主要谈索伦铁路问题，促进该路的理由，是军部方面声言在军事上极关重要，但是，目前日、华、俄关系并非处于需要紧急修筑该军用铁路的状态。而且，俄国方面认为，索伦铁路是日本嗾使中国企图修建的军用铁路，最终将延至海拉尔，因而对这一修筑最为恐惧。于是讯问大藏理事，该线在经济上是否有利，并称即或有利，如从经济角度考虑，仍有其他若干更为有利的计划线；还讯问，该铁路需要多少建设费。大藏理事答称，该建设费大体与洮齐铁路相同，估计需要一千二百万元左右，估计该线在经济上足能收支相抵（该路沿线洮儿河流域远比洮齐铁路沿线肥沃）。另外，关于满蒙铁路的修筑次序，军部主张把吉会、索伦放在首位；满铁主张长大、呼海两线，但本人希望应首先修建通辽（白音太拉）开鲁林西线。奉天方面所以热衷于急速实现索伦线，恐怕是出于：（一）张作霖就任屯垦事务总办以来，对开垦颇为热心，并闻悉索伦铁路沿线在开垦上有利；（二）杨宇霆等基于作战方面的考虑；（三）日本人顾问们从日本陆军立场出发的作战上的考虑，等三个理由。对此，木村局长谈称：北满铁路计划的次序和方法应慎重考虑，避免刺激俄国方面的感情。从这个见解来说，索伦铁路最为危险。不仅如此，最近军方在北满的计划，都是建立在以俄国为假想敌人的作战计划基础之上的，然而就本人考虑，今天以日俄战争为目的是过于架空的。即使俄国企图南下，根据目前形势，勿宁说可能从乌梁海、买卖城方面进行。另一方面，从中东路南线发生纠纷时俄国的

态度来看，该国还没有以日本为敌的战争计划与准备，却深为疑惑日本要在俄国尚未完成准备之前，加强军备，规划铁路，欲从北满赶走俄国。目前，谢列夫扬克夫来我国会谈之际，也首先问及日本方面有无修筑从洮南经索伦到海拉尔的计划。我方只好付之一笑，未加争辩。综合以上所述，可以得出这样的结论：索伦铁路虽然在经济上有利，但暂且无需急于从事；从政治方面说，它是无益地刺激俄国感情的路线，故修筑该路的次序、方法尚须慎重考虑；目前可以着手修筑比它在经济上更有利而且不致引起其他问题的既设铁路的延长线(例如白音太拉至林西)。大藏理事表示，完全怀有同感。

第二次会谈

大正15年7月22日，满铁大藏理事来访木村亚洲局长，继续前次会谈，就满蒙铁路问题交换意见如下：

一、长伯铁路

木村局长首先谈称，日前曾会见深泽前领事，据该氏称，孙吉长道尹曾经说，担心日本方面是否除非将该铁路作为借款铁路，或者至少通过和登等特殊有关者之手进行建设，否则不予援助。木村局长说，这完全是孙某等人的误解，我们已就满蒙铁路计划制订了一定的方针，满铁不过是基于该方针采取最方便的办法力图实现该计划而已，因而该铁路不一定需要采取特殊形式(例如借款铁路)。如你所知，这一点已于大正14年6月24日经币原大臣批准，并如附件所示，已获得内阁方面的谅解。

大藏理事称，外务省对该铁路持有此种自由的态度，本人大为高兴。

不过，从以往的经过来看，与该铁路有关者大致可举出如下五人：

(1) 石同举。该人去年与和登合作制订了民营计划。松冈前任理事最初似乎有意利用这一计划，但不知何故，后来突然从北京发来电报命令将该计划停止。

(2) 魏武英(吉长铁路局长)。川村前任社长、松冈理事以及我个人均曾怂恿该人迅速实现该铁路计划。

(3) 峰旗。该人正在通过刘树春(吉林省议会副议长)企图推动省议会方面。

(4) 深泽。该人曾寄函本人（大藏理事）提议关于该铁路问题，可与荣厚相谈，因他与荣厚(吉林省财政厅长)友好，但目前我不想按该提议进行。不过，深泽与王树翰也有特别交往，因此王如复归原职，我拟利用深泽。

(5) 孙其昌（吉長道尹)。该人正在热心策划自行实现该路，同时农安、伯都訥、长春等三个县亦表赞同。据闻该三县已同意提供该路修筑费共二百万元(农安六十万，伯都訥、长春各七十万)。

石同举等从前的有关人士均已参加此项计划，问题在于督军方面的意向如何。孙目前好象正为此而努力说服熙洽（吉林军参谋长)。如获成功，张作相亦定表赞同。届时估计孙将直接向满铁提出某种提议。满铁应着手准备与张作霖开始谈判，并援引大正13 年洮昂铁路契约当时的备忘录，取得他对本线的同意。

据闻，孙等拟以上述二百万元充作准备地基等项费用，对满铁主要是请求援助其上层构造。关于这一点，满铁自无异议，现获悉外务省方面亦不过问其形式，只希望促进该线实现，甚慰。

另外，希了解，该铁路预定线不一定与所谓长洮预定线相同。

以上各点如蒙同意，为便于让孙其昌说服熙洽，我以为在适当场合通过某人(例如镰田)对孙非正式地说明满铁方面的意向（满铁的意思是，对修筑该路，不论形式如何，必将尽力予以援助，故勿担心，可一意推行预定计划)是适宜的，不知外务省方面意见如何？

木村局长答称：我个人对此点基本上无异议，但关于该铁路曾有上述大正14年6月24日的备忘录，根据该备忘录："该线路如轨距与满铁相同，债权抵押确实，并制订有与官办铁路同样的保证债权方法，大体上无妨对该民办线签订资金借贷或承包契约。"关于此项债权确保问题，现在可以采取稍为灵活的办法，不必达到官办线同样的程度。这一点大概有必要做出如附件甲号备忘录草案那样的规定，经大臣批准后，再向内阁方面报告。

大藏理事继而谈称，在北满被称为宝库的农产品中心地区有三，即大赉地区、拜泉地区和五常地区。日俄两国均企图在这些地区修筑铁路以吸收农产品(即：对大赉方面，日本是长大线，俄国是安达大赉线；对拜泉方面，日本是呼海线及其延长线，俄国是安达拜泉线；对五常方面，日本是吉林五常线，俄国是一面坡或阿什河五常线)。该铁路的目的，主要是吸收大赉附近的农产品和由松花江运送的木材。该铁路最初拟延至安达，以图吸收拜泉附近的农产品。但是，中东路方面对此必将强烈反对，杨宇霆也希望向齐齐哈尔方面发展，本人目前也倾向于向齐齐哈尔延伸。

木村局长谈称，长大线大约能够各方面均无障碍地取得进展，并且应以达到上述北满宝库的一中心点，即算达到目的，如再进一步延长，必然产生与中东路联络或横断的问题，结果反而不必要地刺激俄国的感情，并且，恐将引起竞争，因而有必要慎重考虑。现在暂时可止于大赉。

二、呼海铁路和齐昂铁路问题

大藏理事首先谈称，满铁之感到呼海铁路必要，主要原因在于吸收北满宝库的中心之一即拜泉附近的农产品。这些货物向来依靠马车运至中东铁路安达车站。根据附表中东铁路运费率可知，安达长春间、安达绥芬河间运费几乎相同。因此满铁为吸引可能被运至中东路安达站的拜泉地区的货物南下，不得不以长春大连

间 437 哩的路线，同绥芬河海参崴间 145 哩的路线进行竞争，因此，我方处于根本支持不住的局面。然而，如附表所示，自哈尔滨起东行和南行货物的运费率，与以安达为起点者相比较，南行货物远为低廉。因此，倘若拜泉地区货物能由呼海线运至哈尔滨，满铁在南行货物的吸收上将获得大为有利的地位。但在这种情况下，中东路可能提高南行货物的运费率，不过哈尔滨长春间还有大车运输与之竞争，所以难以课收较现在更高的运费。据满铁计算，呼海铁路完成后，拜泉地区的货物被运至哈尔滨时，依靠该项货物的吸向南行，每年可得七十至一百万日元的利益。

对此，木村局长答称，承蒙说明，已略微了解呼海线成为满铁营养线的理由。然而，根据日前同松冈理事的会谈，了解到呼海铁路偏在中东铁路的彼方，被中东铁路的东、西及南线所围绕，位置孤立，终将成为中东铁路的不彻底的营养线。同时，据了解，该线是以防止中东铁路修筑五呎宽的滨黑铁路为目的，不应随意参与它的延长计划。不但如此，尽管正在发生齐昂铁路横断中东路的难题，满铁却毫不顾及此事，还要以四呎八吋半的轨距将该线向北方延伸，就愈加刺激俄国的感情，结果会使解决齐昂线横断问题更加困难。而齐昂线如按我方计划解决，应以标准轨距与洮昂线连接，不仅将来可作为专属洮昂线的营养线而成为重要铁路，而且，在战略上和其他方面，也比呼海线的价值为大。有鉴于此，倘如牺牲该线而力求延长松呼线，可以说是本末倒置。因此，延缓呼海铁路延长线，并用以交涉齐昂线横断问题是有利的；对于中东铁路，一味地施加压力并使之陷于绝境，并非上策，应根据情况，按互利方针，通过互让妥协求得各项问题的园满解决。如果满铁单纯为吸收拜泉地区货物而希望修成呼海线，就不必介意投资关系。按照这种精神，松呼延长线无妨引进俄国，或者同借款团等进行交涉，依靠国际力量进行修筑。满铁如能表现这种妥协态度，将大

大和缓俄国的感情，易于解决齐昂线问题，并有利于解决其他各项悬案，因此，可以说这是一举两得的良策。

大藏理事谈称，对互利方针本人也完全怀有同感，不过呼海线原为吴俊陞的铁路，满铁同它只是按一般价格并以现金供应材料的一般交易关系。俄国方面非但了解满铁同本线并无其他任何关系，而且把该线看成是中东铁路的支线，因此应该认为它同齐昂线的情况不同。而且，中国方面希望今年无论如何要修通呼绥线，满铁如被阻止到9月以后才供应材料，冬季便不能施工，同时，货物上市系在秋季以后，本年度就不能修好利用，本线的通车，无疑就要延迟一年时间。中国方面自不待言，即满铁对待中国的立场也很为难。因此，本理事希尽可能在逗留期间了解对该契约能否批准的意见。

而另一方面，吴俊陞是企图坚决实现昂齐线横断问题的，只是交涉时间，听说是定在中东铁路开始运输呼海铁路货物以后。本人相信最后定能实现。但是，如果这样地企图利用呼海线交涉该线，从时间前后的关系来看，稍感困难。不过，对互换方针本人是赞同的，假如因解决昂齐线而有必要给中东路以补偿时，考虑可否从下列三个方法中选择其一：

（1）同意以俄式轨距修建海林至宁古塔铁路；

（2）一面坡五常线，同上；

（3）齐齐哈尔以北线或绥化以北线，以标准轨距修筑时，同意日俄合资进行。

如果俄国方面希望其中的一项，满铁可暗中示知，将依互让妥协精神，不惜表示友好的态度。不过，关于此事刻下本人不能代表满铁立即做最后回答，须待归连后根据社议再作明确的回答。

另外，关于实行方法，如您所知，俄国方面已经表示，如不与其协商铁路计划，即不应允商议运费协定等事宜。因此，本人拟归满

后即向奉天或哈尔滨俄国领事提出，希了解俄国的满蒙铁路的具体方针，并且视会谈情况，再试探俄国要求什么作为昂齐铁路横断的代价，我考虑这也是一种方法。

木村局长谈称，从政府的立场预先同俄国方面商谈铁路计划是不合适的，如大藏个人同中东路当局人员进行商谈尚无不可，但也需要很好考虑。另外，关于昂齐铁路问题，虽如大藏理事所称已拟有可给作代价的腹稿，无必要以呼海铁路充之，但我方尚须很好研究。其决定性方针非经大臣批准难以说定，故将尽速拟稿，请求大臣批准。

三、关于促成白开铁路问题

大藏与木村在 17 日会谈时已取得一致意见。大藏兹又谈称，满铁与奉天方面已就该线问题开始协商。该线在军事上亦相当重要。目前四洮铁路局长曾携带张作霖的函件访问本理事，正式声请称，因该线将作为郑白线的延长进行修筑，故希由满铁贷款。但郑白线原来是根据满铁与中国中央政府之间的契约而敷设的，如通过对张作霖个人贷款修筑其延长线不太合适，故对这一申请，拟不予同意。但我认为，如果同奉天方面协议后，奉天方面（或满铁方面）能负责报请中央政府批准，则无妨给以借款并着手施工。如果认为取得上述批准实有困难，可不将该线作为郑白的延长线，而单独地作为另外的线路进行修筑，对奉天方面贷与资金或签订承包合同，也是一个办法。再者，在当前的情况下，看来该线以延长到林西为宜。

木村答称，关于白音太拉开鲁线，早在大正 14 年 9 月 24 日已回答安广社长称，基本上并无异议。但是，该线不管是作为郑白延长线，抑是作为单独的线路，都绝对有必要取得中国中央政府的同意，希了解此点。

四、新丘、新台子线

大藏理事谈称，考虑到将来宜于把抚顺煤输出作为日本内地用煤，而满洲使用新丘煤，则该线是运输新丘煤所必需的运煤铁路，并应与满铁干线新台子站连接。然而，因该线与京奉线一部分并行，由满铁申请修建是不适宜的。因此，我试图待将来满铁取得新丘煤矿的全部权益时（目前满铁在新丘矿区中，在中日合办大新公司名义下，拥有勘采权），使杨宇霆带上总办的头衔，由镰田担任督办，并使杨宇霆向满铁提出修筑有益于该矿山的新丘至新台子线。

五、吉会铁路

大藏理事谈称，外间责难满铁只顾大连的繁荣或满铁的利益，回避修筑在国防和其他方面都很重要的该线，这完全是误解，满铁并非有这种顾及。满铁当前对修筑该路踌躇的理由是:

（1）饭田修筑的轻便铁路问题。这就是说，关于现有的天图轻便铁路的处理，中国方面或帝国政府大约毕竟不肯收买或给予补偿，而满铁也不希望接过来。

（2）军部方面竭力说它是对美俄作战上必需的重要路线。这种主张是说，日本与美国、俄国同时开战时，该线扼制着通往对马海峡和桦太〔库页〕方面的道路，可使日本海如内海自由输入大陆的物资，以对付美国；同时，另方面从对俄国方面的必要上看，要出兵满蒙，只靠朝鲜铁路就不充分了，因此修筑该线是重要的。然而目前日、俄、美的关系，很难认为已经达到这种紧张程度。同时，我认为本铁路待将来时机适当时，再修筑亦不为迟。

（3）该铁路是日本的既得权益，在中国任何政权下日本均可坚持修筑该线。但是，由于经济和其他原因，满蒙有很多以尽速修筑为有利的新线，而且，这些铁路如不趁现在在张作霖政权下取得修筑许可，将来便恐怕难以修筑。

（4）满铁的资金，现金方面并非有余，如有余自当别论，既然

是苦心筹措的资金，就应当用之于既得权以外的目前紧急需要修筑的铁路上去。

对此，木村局长谈称，吉会线可以输送吉林省的木材，不仅是经济上的有利路线，在警戒朝鲜人方面也很有益，吉敦铁路完成后应立即着手。吉林省官民如今已一反过去的反对态度，促进修筑的舆论很强，相信现在是最好的机会。总之，问题在于收买饭田方面的轻便铁路及其他权利，这仅需费约二百万元左右，而且收买之后吉林省方面也将取得一半利益，因此，估计不会是困难问题。可通过拟出该项资金由谁供应，或低利资金如何处理等具体方案的办法取得解决。满铁如无法筹措这笔资金，可留待他日另行考虑。

六、四洮铁路公债问题

大藏理事谈称，关于这个问题，目前满铁森理事本已提出某种申请，该理事当时遵从木村局长的指示，其后又征求了内阁方面的意见，但因看来目前银行方面绝对不承受中国方面的公债，发行公债事实上是困难的，故该理事已于前几天归满。

七、铁路联络问题

关于该问题大藏理事所述如下：

(1) 满铁、四洮、洮昂三线联络问题。目前，即今年3月10日虽已就此问题由满铁主持在大连召开了会议，但因洮昂铁路代表提出不当要求而决裂，后来判明洮昂路代表的意见与洮昂铁路局长的意见完全不同，因此估计最近将重新召开此项联络会议。

(2) 奉海、南满联络会议。该会议也将于最近重新召开。

(3) 中东、南满联络会议。中东路方面的态度似乎是，如果触及新线规划问题，即拟同意协商运费协定。

再者，现在的乌苏里、南满铁路运输数量协定，按规定如在7月1日前不通知废除，即自行延续到明年9月30日。

第三次会谈

大正15年7月29日，满铁大藏理事来访木村亚洲局长，继前两次会谈(7月17日及7月22日)，就满蒙铁路问题，进行大致如下的会谈(会谈之前，大藏理事就前次7月22日会谈纪要做了二、三处字句上的订正)：

一、昂齐铁路的中东路横断及其代价问题

木村理事首先谈称，前次会谈时，大藏理事所提出的在某种场合下可允许俄国的作为昂齐线横断问题的代价的三个方案之一，即："昂齐铁路延长线或呼海铁路延长线，如以标准轨距修筑时，同意日俄合资进行"，该方案对俄国不能认为是有利的，因而很难说成是互换问题，因此最后的问题必然归结到是否同意其他两个方案——南部两线中的一个。

大藏理事答称：虽然认为昂齐线的齐齐哈尔以北延长线在经济上并不太有利，但对俄国来说由于接近其国境，对呼海延长线或昂齐延长线将有相当的利害感，因此，该延长线也能成为很好的交换对象。

二、吉会铁路

木村局长谈称，根据前次会谈时大藏理事的说明，似乎意见在于，满铁主要因资金不足，目前实现该线困难。由政府或银行团等筹措该项资金是办不到的，但对吉林省南部有利害关系的藤原(银次郎)、门野(几之进)等人，对该铁路的实现抱有相当希望，据观察，或者可能在某种程度上同意承担一部分资金。但满洲铁路由满铁统一经营，从各方面来说都是有利的，因此，该线也应由满铁尽速采取措施，使其实现。

大藏理事答称，满铁的现金情况绝不容乐观，如果政府能就吉会线建设资金问题给予相当的考虑，并将饭田的问题也处理到某种程度，满铁对该线的实现并无异议。不过，原拟该线在吉敦线完

成之后才能着手，即至少是二年半以后的事，不仅如此，吉林省眼前主要热衷于实现长大线及五常线，并未顾及吉会线，因此，现在提出吉会铁路问题，似乎不是时机。

木村局长谈称，吉敦线一旦完成，吉林省看到铁路的便利，对于吉会线也一定不会像过去那样反对，因此，如在适当时机进行交涉，估计可意外容易地获致解决。总之，问题不在于企图马上实现吉会线计划，而是现在应决定一个在适当时期开始交涉该问题的方针，以便今后按这个方针去做。满铁方面虽然已经提出实现该问题的障碍，即处理饭田问题的困难，但只要能对天图轻便铁路公司投资额支付中国国库券即可，大约无须支付任何现金。而且，该投资额的一半是由中国方面负担，因此，估计吉林省方面不会有太大的反对。

其次，基于大正7年吉会铁路契约的一千万日元预付款，已由政府代为担负，它也不会成为实现该铁路的障碍。我们想，满铁对实现该线踌躇之处，归根结底不过是资金问题，和同中国方面谈判将相当困难这两点，除此之外，关于这个问题是否尚有其他的特别反对理由？

大藏理事答称，满铁所要说的除上述两个理由外，如前所述，该铁路是日本的既得权益，因而在任何政权之下均可坚持，反之，其他计划线如非张作霖所好，便难以修筑。例如，如果通辽林西线和吉会线的交涉同样困难，就目前来看，应首先进行林西线为宜。关于饭田的天图轻便铁路的处理，本人并未视为重大问题，比较起来，莫如说我正在担心社内的金融情况。目前，不许满铁举借外债，而最近两次发行的内债，银行团总共只承受半数。在这种情况下，如上次所述，希望把苦心筹措的资金务必使用在我方既得权以外的线路，也就是说，希望用以实现如非处于当前奉天政权和俄国方面疲惫的实际情况下便不能修筑的路线。再者，处理饭田问题

所需要的资金，最后必须以吉会线的筹备费充之，对此中国方面无论如何也不会同意。（迄今为止，这类款项因流入中国方面之手，故中国方面仍表示同意；但现在这个情况就不同了，因为流入饭田之手，取得中国方面的同意是极为困难的。）但是，又不能隐瞒了事，这是个困难问题。

木村局长谈称，关于应该首先修筑林西线等的说法，本人作为个人意见也表示赞同。其次，关于处理饭田问题，如日前所述，只要对天图公司的投资额支给相当的中国国库券便可，剩下的问题只是，考虑饭田的过去关系应该给予若干安慰金。此款很少数量即可，因此，大藏理事所说的筹备费一事，估计也并非是大不了的问题。总之，大藏理事也不是从根本上反对吉会线，看来对在林西线、长大线之后努力实现吉会线并无异议。果然如此，我考虑采取这样的步骤是有利的：即作为实现吉会线的程序，规定大体上在吉敦线完成后〔应为动工后〕一年左右的时间（即从现在起一年半）向中国方面开始交涉吉会线问题，以便在吉敦线完成的同时能立即着手会宁延长线的工程。满铁的意见如何？

大藏理事答称，关于实现吉会线问题，本人原则上没有意见，并且，本人也赞同这种说法，即依靠吉会线及现在的满铁干支线，可以取得事实上把朝鲜国境扩张到满洲中部的效果。但是，关于实现吉会线，如前所述，归根到底，只是需要考虑（1)资金、(2)顺序，这两个问题。其中(2)顺序问题，如此次贵局长所谈，把它置于林西线及长大线之后，本人并无异议。然而关于(1)资金问题，如方才贵局长所称，该铁路交涉必须在一年半以后开始，若是这样做，根据交涉情况，或者要与林西线及长大线（这些铁路商议，目下正在进行，但尚未取得协议，因而何时能着手工程很难预料）的工程重复亦未可知。满铁因为已经预先考虑到林西线和长大线可能同时施工，故对该两线所需资金已大致有了通融的办法，但如在林

西、长大两线之外，加上吉会线工程同时进行，就没有把握筹措资金了。因此，对满铁来说，今天不可能明确约定：从现在起一年半以后开始吉会路的交涉，并在完成吉敦路的同时着手工程。

木村局长谈称，贵意已经了解。总之，想满铁对在林西、长大两线之后，即在第三位必须着手吉会线并无异议，同时，关于吉会线的交涉，如有所说的那种困难，可初步确定，原则上从今天起一年半后同中国方面开始交涉，并在吉敦线完成后立即着手会宁延长线工程，但在一年半后，考虑各种情况，如出现林西、长大、吉会三线工程重复的局面，认为着手吉会线工程实有困难时，根据情况再向外务省另行协商，如何？鉴于军部方面主张急速实现该路的意见很多，此刻将上述各点确定下来，相信是十分重要的。

大藏理事答称，如果是说并非一年半以后必须开始交涉，而是视一年半以后的情况，考虑届时满铁的经济状况和有无政府的援助，或者有可能同外务省协商后将交涉延期进行，在这种谅解下，本人完全赞同木村局长的谈话。此外，该理事完全作为个人意见，叙述了满蒙铁路计划的次序，然后辞去。

（大藏理事的私人方案）

满蒙铁路计划次序

第一 （本项内各线不预先规定次序，准备根据同中国方面的交涉进展情况，逐次着手进行）

长春大赉线，白音太拉开鲁林西线，呼兰海伦线，齐齐哈尔昂昂溪线（即使该线——昂齐线交涉推迟，亦不拟使它影响到吉会线的开工）

第二 （括弧内的数字表示第二次计划线的修筑次序）

（一）吉林会宁线

（二）吉林五常线

（三）洮南索伦线

（四）呼海延长线

第三 （括弧内数字表示修筑次序）

（一）长大延长线（至齐齐哈尔）

（二）昂齐延长线

（三）索伦延长线

另：新丘新台子线（运煤铁路）

（此次会谈共举行上述三次而结束。）

日本外务省档案胶卷，MT 274，MT 1.7.3—80，第1310—1352页

## 关于满蒙铁路计划的方针

第一 呼海铁路和昂齐铁路

俄国方面对中东路以北的铁路修筑极为敏感，我方参与该地区的铁路计划时，需要慎重考虑。因此，我方以采取对中国方面予以适当指导并使俄国方面也能获得利益，妥协从事较为得策。根据这种观点，兹将该两铁路问题加以考察。

一、呼海铁路。该铁路完成时，对中东路来说，原先在安达、满沟地区上市的货物将被哈尔滨所吸收，从而安达、满沟到哈尔滨之间〔铁路〕的货运收入必将丧失，因此，不会希望修筑该线，而宁愿修筑海伦安达之间的铁路。对满铁来说，过去从西部线发送的货物运费很不公平，因而由该铁路向哈尔滨运送，较之从安达、满沟发送，有很大利益。但是，中东铁路尽管有上述不利，因忧虑该铁路如由中东路以外的资本修筑将使自身遭到很大不利，结果也会竭力设法由自己修筑。再者，俄亚银行早已取得滨黑铁路借款优先权。该线如作为中东铁路的支线而采用五呎轨距修筑时，对我在北满的发展将是重大的障碍。因此，我方一向以防止中东路方面修筑滨黑路为目的，援助中国按标准轨距修筑松浦、呼兰铁路。但是，仅以该松呼间十几哩铁路，即欲支配该线延长线的轨距

是不够充分的。另一方面，呼兰绥化间七十余哩的延长线，其终点已达到北满的宝库，仅作为南满铁路的营养线，估计即可得到很大利益。不仅如此，该路原为吴俊陞自己出资修建，满铁仅同其签订材料供应合同，并且只是现金交易。因此，对俄亚银行与中国方面之间的问题无关，该银行对满铁没有提出抗议的理由。而且，据闻俄国方面也了解满铁除上述外并无其他关系，同时，该线对中东路也是有利的，因而它们并未特别反对该项计划。不过，该线今后的延长线，从满铁货物吸收政策来说，并无特别必要，同时往北越接近俄国国境，不仅越增加该国的恐惧，而且，同俄亚银行也不能不逐渐发生纠纷。

二、昂齐铁路。据闻中国方面强烈希望把现在的昂昂溪至齐齐哈尔间的轻便铁路改造为标准轨距，以便与洮昂铁路连接。我方同样希望这一计划实现。但是，不难想像，俄国方面对此项横断中东铁路的计划，必将强硬地加以反对。因此，今后当中国实施该项计划时，大约有必要作为一种交换，在满洲铁路规划方面，对俄国方面提供利益。而这种将被提供的利益，必然与我方既定或预定的线路计划有重大利害关系。因此，要特别注意中国方面对该项铁路计划的态度。帝国政府和满铁按理不能直接参与该项计划的实现，因而有必要从内部怂恿中国与俄国、特别是与中东铁路通过互让妥协、尤其是提供利益等，以迅速实现此项计划。

以上考虑的结果:

（一）关于呼绥线，不仅没有可能导致其他重大外交问题，同时由于满铁方面已同中国方面签订有现金销售材料契约，考虑到该社对中国方面的立场，希望决定为，目前满铁无妨履行该项契约。至于今后该线的延长问题，考虑到对俄国方面的影响，希望不要无益地损伤俄国的感情，而通过与该国以及有关借款国家共同参与的方法，促其实现。

（二）关于昂齐线。鉴于它对俄国方面的微妙关系，希望现在让满铁领导人完全以个人资格，从背后指导中国方面。如果俄国希望获得与我方无重大利害关系的新线（例如一面坡五常线或海林宁古塔线），应促使中国方面作为实现本线的交换品而提供给俄国方面，以促进该项计划的实现。

第二　关于长大铁路

日前，江木书记官长曾就长春大赉间的长春至农安段铁路问题同安广满铁社长进行了会谈，结果该书记官长拟成了（如附件）备忘录，于大正 14 年 6 月 23 日送交币原大臣。同月 24 日出渊次官通知江木书记官长称，外务省对此并无异议。

然而，该长春大赉间铁路计划，根据孙吉长道尹的提倡和满铁的侧面援助，最近已更加具体化并已接近实现，即采取官商合办的私有铁路形式，工程费由中国方面筹措，满铁只供应材料和协助修筑。因此，契约的内容与形式，均与官办铁路的借款或承包不同，从而想谋求制订与过去几条线情况相同的确保债权的方法，实际上是很困难的。再者，前述长春农安间铁路，虽然已有大正 14 年 6 月 24 日的备忘录，但关于长大铁路的计划，现在已决定可修改为：（一）采用标准轨距；（二）应特别留意使该线能成为满铁营养线；而且（三）如果日本方面对该铁路的债权能依据确实担保，予以充分保证，则不论采取何种形式修筑该铁路，满铁都不妨予以援助和促进之。希内阁将此种意思通知满铁。

---

附：长春大赉间长春农安段铁路作为私设铁路修筑问题

该路线适于作为满铁的营养线，因而如果轨距定为与满铁相同，而且，该项债权有确实的抵押品，制订有与官办线情况相同的债权确保方法时，大体上可以签订对该私设线借贷资金或承包的契约。

（本备忘录于大正14年6月23日由江木书记官长送致币原外务大臣，24日出渊次官回答同意）

---

第三　关于吉会铁路

吉林会宁铁路对我国的国防上和经济上的价值，今已勿须赘述，因而迅速实现该铁路的必要性，亦自不待言。满洲铁路原则上应由满铁统一经营。况且，该吉会铁路的一部分吉林敦化间铁路工程已由满铁承包，将来该吉敦线完成时将与现在的吉长线连接，并置于共同经营之下，而且，如工程费事实上变成借款时，满铁必然作为贷款者将长期参与这一经营。因此，该吉敦线的延续，即从敦化到会宁的线路，也以令满铁促其实现为宜。但是，满铁已取得我们的谅解，开始同中国交涉长春大赉线和白音太拉开鲁线及其延长线等二线。该二线不仅在经济上极为有利，而且由于该二线的修筑地区当前是属于张作霖政权之下，现在进行交涉是最好时机。另一方面，占吉会线一半的吉敦线需要二年半以后完成，因此，敦化会宁线在该吉敦线完成后再继续着手工程亦不为迟。因此，希望当前先令满铁努力促进实现上述长大与白开及其延长线等二线，至于敦化会宁线可继上述两线计划之后促其实现，即在顺序上敦化会宁线置于长大与白开及其延长线之后。其次，关于实行方法，希采取这样的程序，即原则上从现在起约一年半以后，令满铁开始就该线问题同中国方面进行交涉，以便在吉敦路完成的同时，立即着手会宁延长线工程。但是，长大线与白开线及其延长线的建设需要相当岁月，并且根据该两线的交涉情况，很可能出现该二线和敦化会宁线等三线不得不同时进行的局面，因而满铁同时支付这笔工程费也很困难。在这种场合，希望让满铁事先同我们协商，根据情况无妨暂时延缓开始交涉敦化会宁间铁路。此外，敦化会宁间尚有饭田延太郎经营的天图轻便铁路，其一部分与该

线竞争且平行，因此需要收买该项权利。而该轻便铁路不但花费了预料以上的巨额经费，而且其修筑费大部分是由预金部〔即大藏省存款部〕经东拓贷放的。这笔款项应全部转为中国方面的债务，抑或由政府另行考虑清理办法，尚需有关公私方面协商。

第四　关于索伦铁路

洮南索伦间铁路处于土地肥沃的洮儿河流域，估计该线完成后在经济上能够收支相抵。中国方面最近特别急于实现该铁路，看来主要理由是：（一）希望将该铁路借款实收款（或其一部分）暂时挪作奉天省财政整顿资金；（二）由于杨宇霆等奉天军部方面的对俄战略上的考虑；及（三）奉天日本人顾问方面的从日本陆军立场出发，拟于对俄作战时利用中国的观点；（四）由于该铁路的完成，张作霖历来所希望的东北地方开发得以实现一部分，等等。

然而，我方已经确定了绝对避免借口铁路问题以预付等名义进行赠贿的方针，并且，目前的日、俄、华三国关系并非处于必须急速修筑此种军事铁路的紧急状态。因此，现在无需急速修筑该铁路。另一方面，俄国方面正认为索伦铁路是日本唆使中国企图建设的军事铁路，最后必将向海拉尔方面延伸。因此，对此项计划感到危惧，现在如果我方强要促进该项计划，就会无益地刺激俄国的感情，从而给日俄间交涉其他问题时，特别是在北满修筑铁路的进展上造成障碍。所以，修筑该线的顺序和方法要特别慎重考虑。因此，该项计划的实现，暂且可留至他日，当前可着手进行经济上有利而且引起问题较少的线路。

日本外务省档案胶卷，MT 274　MT 1.7.3—80，第 1355—1366 页

编者注：此件是 1926 年 7 月中下旬满铁大藏理事与外务省亚洲局长会谈后，由亚洲局拟订的方案，是否得到大臣和内阁的批准，尚不清楚。

## 2　无理抗议中国修筑打通线

### 抗议修筑打通线之件

从京奉线的一个站打虎山到八道壕煤矿(张作霖所有)，长十八英里的运煤铁路，是以供应京奉线燃料为目的，于大正 11 年 12 月竣工开始营业的。后来计划延长到新立屯（距八道壕约十五英里半)，并进行施工。至大正 14 年 8 月末，据传奉天交通委员会曾呈请交通部准许该路经彰武延长到通辽。9 月 13 日，《交通公报》揭载了京奉局的呈文，会社〔满铁〕得悉该计划正在进行，乃电令当时在北京出差的松冈理事设法阻止该计划的实施。当时，据北京方面观察，认为从资金方面看不可能迅速实现，不是“追切的问题”，因而并未提出积极的抗议或警告。以后，中国方面已开始动工，并有愈来愈向北方延长的趋势。于是在 15 年 8 月前后，大藏理事同吉田总领事进行了协商，决定由总领事暂先用书面照会奉天官方查明真相，根据其结果再由外务省提出抗议或进行警告。

外务省于 8 月 15〔25〕日训令吉田总领事，会见张作霖查明有无事实，然后从大局着眼，说明“最近一方面利用满铁的资本和技术修筑满蒙地方的铁路；另方面却逆用这一情况企图实现明明不利于满铁的平行线计划，这是我方不能默视的”道理，说服对方停止该项计划。“同时，可按照中国方面答复的态度如何，援用明治 38 年北京会议上的禁止满铁平行线谅解事项进行抗议”。

8 月 30 日，杨宇霆访问吉田总领事时，总领事指责了中国忽视条约，提到本问题；并说本问题如果属实，就等于利用以满铁费用修筑的洮昂线来建设与我方满铁本线对立的平行线，殊属欠妥。杨宇霆以稍带不满的面孔答称：中国方面“并无此项计划”，即使果有此项计划“谅也无妨”。总领事再次指出，最初仅仅是运煤线，又

是短矩离的;满铁为了中国的利益而未提出自己的苦处。然而,如果本线已达新立屯甚至经过彰武到达通辽,那就完全变成满铁的平行线,日本就不得不提出抗议。就连往年修筑朝阳线时,英国都要求我方谅解,何况这是一条离满铁本线更近的平行线,我方当然难于默认。

外务省接到总领事报告后,对其发出如下训令:“于最近找机会对张作霖首先指出,最近一方面利用满铁的资本和技术在满蒙修筑铁路,另方面却逆用这一情况企图实施对满铁明明不利的计划,我方断难默认,努力说服对方停止此项计划;如果中国方面仍然不改变态度,即以书面提出严重抗议。”

吉田总领事于9月7日往访张作霖,按外务省电训旨意,告以奉帝国政府之命查明此件是否属实。张作霖答以从未听说有此计划,并说即使有此计划若无资金奈何。总领事要求事后以公文查明,若确无此项计划时即请予以答复。张作霖含混其词讳避明确答复。于是,总领事于9月17日按上述我方主张以公文向张作霖提出抗议。由于中国方面未予回答,复于10月20日予以督促。

至10月27日,张作霖函复吉田总领事,内称:“现在并无计划敷设之事,如将来为开发奉省起见,经官府或人民提议兴修,事关内政,届时自当斟酌情形为之。贵国政府对于奉省地方事业夙抱开发之意,贵国总领事必能乐于赞助,似无干预之必要也。”

为此,总领事于11月5日复照张作霖,内称:“对此项计划,帝国碍难默认之理,已如前函所缕述。为开发满洲起见,修筑铁路愈多愈好,此点固为帝国政府所期望;但贵我双方之约定须由两国互相尊重一节,亦为帝国所切盼。”后来,据闻中国方面正急于进行新立屯、彰武段工程;又为了接连进行彰武、通辽段工程,企图在明年沟帮子、奉天间换轨工程完竣时着手铺设彰武以北。因此,蜂谷代理总领事奉外务大臣训令,于12月28日作成提交张作霖的抗议

文书，并携带此文书面见杨宇霆，申明我方历来态度，对中国方面违背协定提出警告。该抗议文书内称，以上如果属实，则此项计划不仅漠视我方抗议，且不符合中国方面的回答；因此我方断难默视，即请迅予调查，并饬令停止已着手的工程和今后的计划，因须呈报政府，尚希火速照复。杨宇霆答称，新立屯、彰武间或已竣工，但奉天省政府确无彰武、通辽段计划；本人仅知沟帮子、奉天间计划换成八十五磅铁轨，但不知旧轨的利用方法如何；现在沟帮子、奉天间多有水害，将来铺设彰武、奉天间铁路亦未可知，但所有这些均与奉天省政府无关，一切听任京奉铁路当局或北京交通部决定；奉天方面管理京奉铁路仅为一时的性质，并未参与铁路计划；东三省的铁路开发，意味着日华共存共荣，日本方面不宜仅限于考虑满铁的利益而提出抗议。蜂谷代理总领事指出，鉴于京奉铁路最近的经营情况和现在的北京政情，京奉线当局以至交通部实际上是在奉天势力之下，从而本计划亦即奉天省的计划；东三省的开发固属日本所期望，但只有对具体的各项计划互相尊重日中两国间的协定，才能维持彼此间的友好关系。如此反复进行了一问一答。杨谈道，此等问题均系本人专职以外的事，一切必须按张作霖的意图决定，而避免回答。蜂谷代理总领事指出，鉴于既往的经过，您不能答复实令人费解；总之，帝国政府始终认为必须向你方提议，希望敦促张作霖亦能切实考虑及此。然后把抗议文书交给杨宇霆。

后来得到情报，说彰武、通辽段工程在逐步进展。会社乃于昭和2年5月初命镰田奉天公所长面见杨宇霆，质问中国违背以前声明的理由，并交涉勒令停止工程；同时要求吉田总领事通过驻华公使向中央提出抗议；又责成东京支社长请求外务省采取相应措施。

吉田总领事曾向外务省建议，中国方面如不听从我方抗议，即

应暂时停止在军事运输以及其它方面对中国表示的好意，以便促使中国方面反省。但因发生政变，外务省的方针不能迅速作出决定，5月4日，训令吉田总领事，内称："本案须同满蒙其它各铁路问题一并在临时议会闭幕后详加审议,随后再行指示;在此之前不宜发出停止好意表示的通告,而应采取折衷措施,止于提出严重抗议的程度。"同时，由木村亚洲局长通过东京支社长，将上述旨意通知会社。

吉田总领事依据本省训令,于5月7日照会张作霖,指出对方尽管声明无此项计划并以书面作出回答,但盛传彰武、通辽段目前正在施工;究竟是否属实,要求迅速答复。

另方面，镰田公所长亦于5月10日面见杨宇霆，根据本社命令提出质问。但是,杨宇霆依然颇为暧昧地回答:从京奉线现状看来终难实现,倘有进行测量等事实，亦系京奉线的意见，与安国军无关。

后来中国方面一直未答复我方,照旧漠视抗议,开展工程。至10月，山本社长在北京直接同张作霖交涉各项问题时,在"将来本线不延长到通辽以北"的谅解下,承认了同四洮、洮昂两线的联络。亦即在事实上撤销了从来的抗议。本线至11月15日开始临时营业。

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》,第24号

## 满铁会社致满铁松冈理事电

(1925.9.29)

据9月13日《交通公报》揭载的京奉局呈文,自大虎山至白音太拉〔通辽〕的支线修筑计划,似乎已付诸具体实行。该计划线,旨在暗中实现以往的锦瑷线;本社的齐齐哈尔线计划,亦终将为中国方面所任意利用。本社认为,这是一次严重的大事件。再者,京奉

方面最近为购买约八十英里的钢轨已进行招标。该钢轨计划用于新立屯、彰武间的新线铺设。

满铁调查部:《打通线的敷设》,手稿,第54页

## 关于打虎山、通辽间铁路之件

(1925.10.1　北京公所长通报)

本年9月13日《交通公报》揭载了关于首题之件的铁路敷设的京奉铁路局的呈文,以及交通部对此的复电。关于此件,据前往交通部调查结果,正如以上呈文所述,纯属京奉铁路局之意图。在交通部方面,虽然考虑到其资金问题,毕竟不可能成立;但亦不便随意加以否决,暂先发出如下指令:在完成预算、设计以及其它有关事项后,再次提出呈请。

然而,据本所考察,该铁路,即往年拟借外资修筑锦瑷铁路之际,由于成为满铁的并行线之故而遭到阻止以后,交通部方面准备以自营方式修建的。该路修往通辽,或者经开鲁再向北延长,虽属另一问题;但肯定是由京奉线修至齐齐哈尔的一贯线路。接近满铁线进行修筑,以防止我社势力西渐,将北方及其以西的交通纳入掌中。上述计划与连山湾筑港计划,该部均渴望其实现。特别是,现交通总长叶恭绰向来是热心于此的发起者;据此点进行观察,正试图通过某种形式实现上述计划,是不难想像的。因此,会社宜经常注意其进展情况,并研究其对策,自不待言。

满铁调查部:《打通线的敷设》,第54~56页

## 外务省致驻奉天总领事吉田电

(1926.8.25)

对于中国方面的打虎山、白音太拉间铁路计划,贵官于会见张作霖之际,希查明中国方面究竟有无上述计划。上述计划之实施,

显然违反明治38年北京会议日中间谅解事项、禁止满铁平行线之意旨，我方虽可立即以此为根据提出抗议；但莫如从大局着眼，指出对方最近一方面利用满铁的资本和技术修筑满蒙地方的铁路，另方面却逆用这一情况企图实现明明不利于满铁的平行线计划，这是我方不能默视的道理，说服对方停止该项计划。同时，可按中国方面答复的态度如何，援用上述日中间谅解事项进行抗议。

满铁调查部:《打通线的敷设》，第57页

## 驻奉天总领事吉田致张作霖照会

(1926.9.17　第597号)

贵国《交通公报》于去年九月间曾公布将敷设由打虎山、新立屯经彰武至白音太拉之铁路。如该路竣工后，自然与四洮、洮昂二路联络，对满铁本路距离平均不过七十英里，成并行竞争之势。昔明治三十八年协订日清满洲善后条约时，对于南满洲铁路，不得敷设与其并行之干路及妨害其利益之支路，贵国政府已早有声明。今该路敷设之计划，非特有背条约之声明；且以满铁之资本及技术建设之四洮、洮昂二路，计划敷设与满铁本路成并行竞争之路，实帝国政府所预想不及之事。前京奉路敷设朝阳支路之际，英国政府犹先乞我帝国政府之谅解；今竟擅行敷设近距离之干路，实我帝国政府不能默视者也。该计划是否实行，尚希见复为荷。

东北档案馆藏:奉天省公署档案，1431—20174号

## 驻奉天吉田总领事致张作霖照会

(1926.10.20　第695号)

关于打虎山、白音太拉间之铁路敷设计划一案，曾以本年九月十七日第五九七号公文照会在案，迄未准复。现有报告帝国政府之必要，相应再行函请查照，从速见复为荷。

东北档案馆藏:奉天省公署档案，1431—11号

## 张作霖给驻奉天总领事吉田的复函

(1926.10.27)

贵总领事第五九七号及六九五号照会，询及打虎山、白音太拉间之铁路敷设计划，是否实行，请查照见复等因。查此项铁路现在并无计划敷设之事，如将来为开发奉省起见，经官府或人民提议兴修，事关内政，自当斟酌情形为之。贵国政府对于奉省地方事业夙抱开发之意，贵总领事必能乐于赞助，似无干预之必要也。相应照复，希查照为荷。

满铁调查部:《打通线的敷设》，第66页

## 驻奉天总领事吉田致张作霖函

(1926.11.5　第733号)

十月二十七日政字第八号复照，"关于打虎山、白音太拉间铁路的敷设，目前虽无计划，如将来为开发奉天省有动工必要时，将斟酌形势决定之"一件阅悉。对此项计划，帝国政府碍难默认之理，已如前函所缕述。为开发满洲起见，修筑铁路愈多愈好，此点固为帝国政府所期望；但贵我双方之约定须由两国互相尊重一节，亦为帝国所切盼。来照业经转呈帝国政府，一俟回训，再为奉闻。

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》，第24号

## 驻奉天代理总领事蜂谷辉雄致张作霖照会

(1926.12.28　第861号)

关于打虎山、白音太拉铁路敷设计划一案，大正15年10月27日政字第8号复照，"在该两地间现在绝无修筑铁路之计划"一件阅悉。但据最近获悉，你方目前正加紧进行新立屯、彰武段工

程，预定日内竣工；并为继续进行连接彰武、白音太拉段工程，企图在明年沟帮子、奉天间换轨工程完竣时，以其旧轨着手敷设彰武以北区段等情。上述情况倘属事实，则此项计划不仅漠视我方抗议，且与前记来照不符。查本案正如我方再三缕陈，断难默认。前于大正15年11月5日业以公文第733号重申在案；而此次又奉帝国政府严重电训，故请迅予调查，严饬有关当局停止现在进行中之工程以及今后之该项计划。因须呈报政府，结果如何，尚希火速照复为荷。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第24号

## 外务省大臣致驻奉天总领事吉田电

(1927.5.4)

关于4月21日贵电打白铁路一事，我方对本案须同满蒙其它各铁路问题一并在临时议会闭幕后详加审议，随后再行指示；在此之前不宜对中国方面发出停止好意表示的通告，而应采取折衷措施，止于提出严重抗议的程度。

满铁调查部：《打通线的敷设》，第74页

## 驻奉天总领事吉田致张作霖照会

(1927.5.7　第297号)

关于彰武、白音太拉之铁路敷设，业于去年12月28日以公文第861号指责违背条约，复根据帝国政府之所见，直接以口头屡提抗议。前承贵将军对本官言明全无此项计划，去年10月27日政字第8号来照亦有同样之回答在案。最近盛传，该铁路已自本年4月上旬动工，目前正着手彰、白段铁路工程等情。兹奉帝国政府电训，再次照会，请将有无其事一层，急速见复为荷。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第24号

## 3 阻挠中国修筑奉海线及梅西支线

### 满铁编《奉海铁路的修筑》摘译

关于奉海铁路，中国方面是基于什么目的进行建设的问题，已经在《建设动机》项内加以叙述；勿庸赘言，是基于强烈的收回利权和排外的情绪。所以，奉海铁路对南满铁路的地位，从当时中国方面的对日态度来看，不妨说很难具有营养线的性质；反而却怀有将来和京奉线联络，随着连山湾筑港成功，和满铁展开竞争的远大意图。对满铁来说，这样一条并行线，以至象打通线一样妨碍其利益的铁路，日本方面当然要提出抗议，该铁路的实现，必然成为满铁予以充分注意和警戒的问题。

现在，首先需要考察一下，奉海铁路的实现，对满铁和日本的既有利权给予了什么影响？

即明治 38 年 12 月 22 日，日清间缔结的关于所谓日清满洲善后条约的秘密协约中曾约定："清国承诺持保护南满铁路利益之目的，于该路未收回以前，不能于该路附近另设并行之干线及侵害该路利益之支线。"奉海铁路之建设，当然违反此协约中有关"并行之干线"这一条款，是不言而喻的。

而且，大正 7 年 9 月 24 日，日中两国关于满蒙四铁路换文中约定，在开原、海龙、吉林间建设铁路（所谓开海铁路、吉海铁路）。同月 28 日，缔结了满蒙四铁路借款预备合同，日本终于对敷设该铁路取得借款权。

现在，为了考察由于开海预定线和奉海铁路的敷设带来的利害关系，首先，把奉海铁路的敷设放在一边，只考察一下开海铁路敷设的情况。位于开海铁路沿线的西丰、西安地方不用说，以北山城子、海龙、朝阳镇等三城镇为中心的东部地区，亦将纳入本铁路

的势力圈内，本地区的丰富物资将全部经开海铁路集中于开原。此等物资的几乎全部，必将经满铁线运输到奉天。然而，奉海铁路一旦实现，东部地区一带必然纳入奉海铁路的势力之下，这是显而易见的；然后再促进通化、辉南、濛江地区的开发；势必侵入我方准备修筑的既定的开海铁路的势力范围。对开海铁路来说，结果只剩下开原、西安、西丰、东丰这一地区，可以断定，它是难于立足，难于经营的。

所以说，奉海铁路的敷设，是开海铁路的致命伤。进一步对满铁来说，经开海铁路输送和转运来的物资，将被奉海铁路夺去一半，并且，以往向抚顺站聚集的兴京、通化方面的物资，亦将向奉海铁路的营盘聚集。其结果，均将导致运费减收，是一清二楚的。

由此考察，可以断定奉海铁路是漠视日本对开朝铁路借款权的铁路，同时也是违反关于日清满洲善后条约的秘密协约中约定的、“不敷设侵害〔满铁〕利益之铁路”的条款的。

因此，奉海铁路的实现，是关系到日本既得利权的重大问题。在满铁方面也持有如下意见，认为尽快实现开海铁路，以暂时抵制奉海铁路的敷设，实为上策。

在中国方面，于计划敷设奉海铁路之初，同样也考虑到对上述日本既得利权有所抵触；因此，该铁路的敷设计划，尽管长期以来即进行倡导，但未敢轻易动工。

然而，后来中国方面与日本方面缔结洮昂铁路承办建造合同之际，成功地取得了补偿，使满铁取消了开海铁路敷设权，同时承认了中国方面敷设奉海铁路。昭和3年9月15日，奉海铁路全线通车。

满铁虽然由此获得了承办建造洮昂铁路的利权；但同时却虚掷了“关于日清满洲善后条约的秘密协约”中约定的利权，可惜地放弃了对开海铁路的借款权。

然而，后来的结果是陷入了窘境。由于和京奉铁路连接，漠视了"关于京奉铁路延长协约"；接着又破坏了刚刚缔结的满铁、奉海两铁路联络运输协定；将作为满铁借款担保的洮昂车辆任意调往奉海铁路，等等。日本取得的利权，相继为中国方面所蹂躏。于此，奉海铁路成了纯粹的满铁竞争线，中国方面所有的策划，呈现出露骨的对满铁挑战的态度。在这里，我们禁不住要提出疑问，为什么尽管引起了如此重大的问题，而且从该铁路敷设计划出现以来，对该铁路的实现，将与满铁以重大威胁，对此要加以警戒并进行抗议，曾喧嚣一时；但是，在此期间，却未闻提出一次抗议，而且竟轻易地允许中国获得了自行敷设的自由。此中内幕，究竟如何？

幸而，《满洲铁道建设志》前篇·洮昂铁路（第十七）项内，详述了前后经过。据此，可以明了当时满铁的意图，对上述疑问亦可得到谅解。其内容如下：

"大正 12 年 11 月，满铁松冈领事向我国政府提出关于满蒙借款铁路的八项意见书，《关于促进修筑满蒙铁路》一文，以及事业计划、预定路线调查书（洮齐、长扶、开朝、吉会、白开等五线），请求谅解。同年 12 月，政府确认满铁可负责有关满蒙铁路建设以及铁路投资事宜……。

鉴于当时中国政局，北京中央政府与东三省两大势力并立；满铁认识到如不取得掌握实权的东三省的谅解，即使同北京中央政府交通部签订合同，满蒙铁路的修建亦难实现。为此，松冈理事与张总司令于大正 13 年 4 月举行会谈，开始交涉修筑以下铁路：(1)开原——朝阳镇线；(2)吉林——敦化线；(3)长春——大赉线；(4)洮南——齐齐哈尔线。张总司令对满铁的提议表示：四线中的属于奉天省的开原朝阳镇线，其大部分属于奉天省的洮南、齐齐哈尔线，可以协商；并答复由奉天省长王永江负责。属于吉林省的吉林、敦化线，其大部分属于吉林省的长春、洮南线，待上述与奉天省

有关二线达成协议后，再同吉林省官宪开始协商，并声明当协商之际奉天省方面一定尽力斡旋。

据此，松冈理事与王省长开始协商和奉天省有关的二线。王省长提议，希望日本方面同意奉天省敷设从奉天至海龙的铁路，并希望日本方面声明放弃日本现有的对开原——朝阳镇铁路的借款权，而且根据奉海铁路与开朝铁路的经济关系，说明了奉天方面提出要求的理由。

王省长提出的此二项要求中，关于要求声明放弃对开朝铁路的借款权，虽出乎满铁方面所预料之外；但由于王省长的说明有条有理，又由于当时满铁对东部地区的物资可以用马车运出，采取了视西部较东部为重、向西部扩张的方针，对开朝线未予以十分重视。并且，当时日本政府的意向，业经阁议作出决定，即满铁的营养线不一定必须依靠日本借款，亦可由中国方面自行敷设。特别是对开朝线的一部分，即开原——西丰间，奉天省方面已授与开拓汽车公司（现开丰铁道株式会社）敷设轻便铁路的许可，和登良吉已与本公司发生关系。同时，又关于奉海铁路的实现进行了种种调查，结果从奉海铁路对满铁影响甚微的观点，松冈理事撤销关于开朝铁路的提议。关于洮南——齐齐哈尔线，对奉天方面的要求，答以在取得日本政府同意时进行签署的谅解下，议定合同草案。合同草案提出以后，经协商结果，一方面由于王省长的要求，同时也考虑到苏联、东三省、日本的国际关系，将本铁路改为自洮南至昂昂溪，自昂昂溪延长至齐齐哈尔一节留待本铁路完成以后。大正13年6月18日确定了洮昂铁路承办建造合同草案。同日进行如下换文：‘若奉天省方面自行建筑由奉天省城至海龙城之铁路，日本方面承认不建筑开原至海龙城之铁路，以正式公文表示届时洮昂铁路合同草稿方行签押。但自本日起五个月内不得日本方面正式公文表示时，前项合同草稿即全行废止。’此后，经日本政府承

认,奉天总领事乃于大正13年9月3日,按本国政府训令向张总司令、王省长发出如下公文:'若奉天省方面自行建筑由奉天省城至海龙城之铁路,日本方面承认不建筑自开原至海龙城之铁路。'

于是,由于完成了签订合同的外交手续,同日,张总司令与松冈理事之间签订了洮昂铁路承办建造合同。"

〔下略〕

满铁调查部:《奉海铁路的修筑》,第184—207页

## 修筑奉海支线之件

昭和2年5月左右,奉天省官宪计划修筑奉海线支线,该线自北山城子经东丰至西安煤矿〔今辽源煤矿〕长约四十英里。该线筑成,将吸收该线附近一带物资,与满铁线以重大打击。因此,会社请求奉天总领事提出抗议。6月23日,该总领事向奉天省长查询奉海铁路修筑计划是否属实。中国方面未予任何答复,进行施工,昭和2年末竣工。

注:对梅西支线〔梅河口至辽源〕的抗议,在条约上是没有正当和充分的根据的。所谓梅西支线,正相当于日本放弃的开海线,因此,对开海线通过地区,日本已无任何权利可言(铁路预定线与几何学上线的意义不同,至少属于开海线支配范围内的铁路,都可称之为开海线)。由于日本放弃开海线,中国已被解除条约上的限制;因此,中国在这一范围内已完全恢复自由状态,在该地区修筑铁路与否,只能让中国说了算,已无庸赘言。在这里有个问题,那就是日本放弃开海线和关于禁止修筑平行线(支线及干线)声明的关系。

如果把两者当成完全孤立而毫不相关的问题,分别加以考虑,那不会直接地或自然地招来免除基于该声明的中国的义务。然而,这一结论,是否认和漠视该声明与日本既得铁路

利权的因果关系(说明从略),从而否认和漠视该声明与放弃开海线的关系,亦即把两者分离开来进行考察,在理论上得出的必然结论;这样,把中国置于对同一事项承担双重义务的地位,是不妥当的。日本获得铁路利权本来是具有一定目的的,而放弃利权即意味着目的之消失(从全体考虑);开海线之放弃,只能理解为,系由于对一度获得的权利的必要性,已予以否认的结果。为了某种目的获得了权利,如果说目的还没消失就放弃了权利,说法本身就是自相矛盾的,是不可理解的。如果中国方面修筑该支线能给日本带来不利,日本为什么要放弃自己的既得利权?日本如果惧怕由于放弃开海线,中国方面将自行建设;那么,于放弃同时就应该提出保留,即"作为日本放弃的交换条件,亦不准中国建设"。由于中国要建设该路的危险性,在日本放弃当时既已存在,很难说它是无法预见的后发的危险性。日本放弃开海线的意愿,显然是无条件放弃的,当时曾表示:"若奉天省方面自行建筑由奉天省城至海龙城之铁路,日本方面承认不建筑自开原至海龙城之铁路。"假如,中国方面修筑该支线,将使日本蒙受不利,那也是由于日本不慎放弃既得利权的直接结果;把日本方面的过失转嫁给中国方面,是毫无道理的。或者说,日本虽然放弃了开海线的权利,但中国在另一方面仍然必须基于上述声明承担不准修筑支线的义务;那么,这一权利的放弃,从中国方面的立场考虑,岂不是毫无意义,而只能被看成是毫无约束力的"冗谈"!如此解释,鉴于当时情况,能解释得通吗?至少把承认奉海线,修筑洮昂线,放弃开海线联系起来进行考察,任何人也得承认这一放弃远远不是"冗谈",也不是"无意义的",而是具有既深远又重大的意义的。

对本支线的抗议,虽然在条约上没有根据,但从以暴易暴的角

度出发，在政策上确不无一理；然而，会社抗议的理由却以该声明为依据，其错误显而易见。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第 13 号

## 日本驻西丰领事馆分馆向满铁发出通知

昭和 2 年 5 月，掏鹿〔西丰〕领事馆分馆向安广满铁社长发出通知，大意如下：该铁路〔梅西支线〕沿线，各种物资集散颇多，是非常有希望的线路。而且，该路实现以后，由西安向西延长至四平街，与四洮铁路、洮昂铁路相连接，再与当时施工中的打通线连络；和吉海铁路一起，就能实现把北满物资集中于奉海、京奉两铁路和连山湾方面的深远计划，必然成为奉海等铁路的营养线，使日本对华铁路政策蒙受重大影响，这是显而易见的。因此，该支线的实现，对满铁来说是严重的威胁。日本政府所采取的对策是，认为该支线违反中日条约。满铁立即于 6 月 20 日向奉海〔天〕总领事提出要求，按下述意向就奉海铁路支线敷设计划提出抗议。

满铁调查部：《奉海铁路的修筑》，第 93—94 页

## 满铁社长致驻奉天总领事函

(1927. 6. 20)

径启者，据报，前此着手敷设奉海铁路之奉天省官宪，目前暂停敷设该线北山城子以北干线，计划自该地经东丰至西安煤矿敷设长约四十英里之支线，并已对该区段勘测完毕，正在促其早日建成(参照驻掏鹿领事馆致外务大臣机密第 65 号公函)，等情。查该支线一旦建成，必将吸收该支线一带地区之物资，无疑将成为社线之有力竞争线，使敝社蒙受重大威胁，故敝社断难默认该支线敷设计划。而且，与曩昔敷设奉海铁路相关联，帝国政府虽曾正式声明，若奉天省方面自行建筑由奉天省城至海龙城之铁路，日本方面

承认不建筑开原至海龙城之铁路;但此项声明,乃仅限于承认中国方面修筑奉天、海龙间铁路;而约定日本方面不修筑开海线者,并不能由此得出同意奉天省方面从奉海本线可任意修筑危害南满线利益之铁路。鉴于东三省官宪近来在海吉线、打通线敷设计划等方面,漠视和蹂躏我条约上之正当权利,事态明显;关于本案倘若弃置不顾,则敝社将来大有陷入窘境之虞,实堪忧虑。故希转请帝国政府,据明治 38 年 12 月 22 日日清满洲善后附属协定之附带声明,对奉天省方面之奉海铁路支线敷设计划,提出严重抗议为荷。

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》,第 13 号

## 4　无理抗议中国修筑吉海线 ③

### 关于抗议修筑吉海线之件

大正 15 年 11 月,闻知吉林当局设吉海铁路筹备处于森林局内,并拟着手测量路线后,吉田驻奉天总领事即根据外务省训令,于 11 月 14 日向省长提出抗议,随即于 15 日送交张作霖一份抗议书,内称:"关于修筑本路,根据大正 7 年满蒙四铁路借款之换文,其修筑权显然为日本所有,并已预交部分贷款;而在明治 38 年北京会议当时,又曾达成禁止修筑满铁平行线之谅解;今中国方面竟忽视此等条约协定进行筑路计划,甚感遗憾,即请调查有无此项计划,如确有其事,即请饬令停止。"同时还会晤杨宇霆,表示抗议。杨答称:计划的事实虽不得而知,但既已由奉天省着手修筑奉海线,则吉林省拟定吉海线计划乃自然之趋势,不过尚怀疑其是否具有不依靠外资而自行实施的力量。此外,杨曾对吉林交涉署长声言:"本线在洮昂线交涉当时,曾经松冈理事和奉天方面达成谅解,奉海线通至吉林一事原为日本当初所充分了解者。"

与此同时,川越驻吉林总领事亦于 11 月 17 日访问诚〔允〕代

理省长，初步提出口头抗议。19日，正式送交张作相一份同于奉天总领事的抗议书。12月21日，吉林交涉署长锺毓访问川越总领事，说明拟以个人资格坦率地交换意见后，指出："从接到日本抗议后，中国方面已不知所措，奉天方面有意把奉海线延长到吉林以避免日本抗议，目前正在倾向这一意见；但从张督办〔张作相〕的立场说来，把吉林省内的铁路完全委任奉天来交涉，未免聊感有失体面，因此尽可能想在吉林方面求得解决。但日本方面如果提出难题，吉林方面即将不能解决。坦率地说，中国方面的看法是，协约成立当时北京政府的情况，丝毫也没考虑把预借款利用在本地铁路修筑上；鉴于这一点，日本如能撤销此次抗议，欣然同意修筑该线，以唤起地方上的好感，则将来所获必不在少，如不能无条件撤销，请问需要何种程度的条件？"对此，川越总领事说明，在抗议后迄未接获政府训令，因此不知政府用意安在，但愿谈谈自己的看法，然后指出："洮昂线缔约当时，松冈理事已对本线给予谅解一事，系出于中国方面的误会；两国政府的协定，根据国际法必须继续有效。从体面上或自己的立场上，本人也很希望该问题在吉林方面协商解决；但无条件撤销抗议则是绝对不可能的事，从日本保持对内的体面上考虑，也是不能容忍的。不过，作为交换条件来说，相信不会提出无理要求。目前，你方如有一举解决吉会线及长大线等问题的意向，本人当转达政府并尽力求得谅解。"交涉署长答称，延长吉敦线在实际上困难很大，不知有无其它适当条件？对此，川越总领事指出，本人提议，乃就自己所知，认为可由吉林单独、即不与奉天发生关系，所最容易实行的事项提出的；再次敦促对方考虑。后来，交涉署长对吉林公所长表示，对川越总领事的提案，奉天、吉林两省均行反对，绝无实现的可能；本人虽拟定一项妥协方案，想从日本方面借入该线部分修筑费以求得解决，但又为省长公署会议所未能采纳，本人处境实为困难；日本方面如能无条件撤销抗议，

将来肯定得到吉林的报酬。同时，吉海线总办李铭书也对吉林公所长透露，根据川越总领事和交涉署长会见的结果，经过两次协商也没能找出对策，因此，不得不暂将本问题委托奉天方面进行交涉。

然而，张作霖于昭和2年1月18日函复驻奉天代理总领事蜂谷称："吉林省政府筹集官民资金投入奉海铁路请求延长一事属实。日本方面既已同意修筑奉海线，并对东三省的发展向来抱有协助精神；因此，对延长奉海铁路、开发地方之计划，定能表示赞同。何况，奉海线之修筑，与满铁之支线无异，其延长亦将给满铁经营带来进一步发展，相信日本政府定能予以资助和协力。"（诚代理吉林省长于1月29日亦对驻吉林总领事作了内容相同的答复）吉田总领事曾于〔1927年〕1月25日再次致函张作霖指出："本线已如前函所述，根据满蒙四铁路借款换文，其修筑权显系我方所有，我方从未放弃此项权利。为满蒙开发计，修筑铁路固属多多益善，但绝不能容许无视条约协定。中国方面如仍强行修筑，则违反协定的一切责任，均必须由中国方面承担。"（驻吉林总领事亦于2月11日把同样公文送交张作相。）张作霖忙于大总统问题无暇顾及本案，对我方第二次抗议未予答复。吉林方面则不顾抗议，步步准备就绪并已着手实行；但由于对我方交涉未获解决，在材料运输等方面尚感不便，曾对奉天方面进行督促，如不能迅速解决，将由吉林省方面自行解决。

会社于2年2月就本案进行了商讨，结果认为抗议的理由不够有力；并鉴于中国方面的作法，估计将得不到多大代价而不得不撤销抗议，同时又考虑到不久即将开始交涉新线问题，彼时恰可借机撤销；最后经社议作出决定，暂时采取消极态度继续抗议下去。同时函请驻吉林总领事暂缓进行积极交涉。

后来，会社以促进长扶线为目的，作为撤销本案的交换条件，

和吉林方面进行幕后折冲，并将此事告知木村亚洲局长。该局长电告大藏理事，认为撤销本案抗议，是在有利于我方解决全部铁路悬案时，最后始能提出的让步条件，不宜将此作为某一条铁路建设的交换条件；因此，不能同意会社的方针，于是会社进行的幕后交涉亦宣告停止。

其后，11月，山本社长为交涉新线问题去北京访问张作霖时，就本案达成了某种协定。

注：（一）上述协定与本案有重大关系。现在是否有效；由于上述协定内容不得而知，暂不涉及。

（二）日本当撤销对奉海线进行抗议之际，王永江与松冈理事之间，曾达成“将来奉海线不向北方延长”的口头谅解。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第10号

## 满铁吉林公所长给满铁本社的报告

(1926.11.2)

吉林当局关于敷设吉海铁路的态度，格外认真。最近在森林局内设置了筹备处，并拟着手测量路线（据该铁路总办李铭书与卑职谈话）。该路相当于所谓满蒙五铁路之一，尚有预借款关系；中国方面现在似乎已不考虑同日本的各种关系。当此之际，幸而森林局长，该铁路总办李铭书，与兴吉公司（满铁关系会社）有密切关系；该铁路会办齐耀瑭，系省议会议长，吉林兴业土木公司董事，均与会社有良好关系。卑职认为，利用上述关系，在严格保密的情况下，向彼等说明日本方面对该铁路的关系，进行恳切交谈，探询中国方面的意向，对今后采取措施颇为有利。如蒙同意，卑职即与李、齐两人进行此项谈话。尊意如何，即请赐复。

满铁调查部：《吉海铁路的敷设》，第36—39页

## 驻奉天总领事吉田致张作霖照会

(1926.11.15　第748号)

兹闻吉林省官宪计划敷设吉林至海龙间之铁路，并以本年十月二十六日之吉林公报发表任命该铁路筹备处之总办及其他之职员等情。查关于敷设该铁路，按大正七年当满蒙四铁路借款时，贵我间所交换之公文，即可明了我方有借款敷设之权，且因此始将借款中之若干提先交付于贵国政府者，想早在上将军洞鉴之中。以上乃根据明治三十八年在北京会议中有不得敷设与南满路平行之路线，并已经贵我两国间互相了解此款之原意也。再本案之铁路，为拥护南满铁路之利益计，乃我方特别重视之处。况关于满蒙诸铁路问题，既经贵我两国有条约之规定，而尚未着手实行者甚多。此次，贵国如藐视条约之规定，擅自进行我方特别重视之铁路计划，实为我方所难谅解，所最遗憾之处也。兹奉本国政府命令到馆，相应照请贵上将军查照，希即速为调查，有无此项之计划。如果属实，即请按以上各节，转饬吉林官宪，将该计划中止为荷。

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第1157—22107号

## 张作霖致日本驻奉代理总领事蜂谷函

(1927.1.18)

径复者，前准贵总领事照会第748号内开，对吉林官宪计划修筑之吉林、海龙间铁路，认为违反条约规定，希迅即调查并饬吉林官宪停止进行，等情；复准贵照会第781号内开，请将本案调查结果见复，等情；一一阅悉。

查吉林省政府募集官民资本投入奉海铁路请求延长一事属实。盖奉海铁路修筑当初，业经烦请贵总领事向贵国政府有所声明，并已取得正式同意。而对东三省之发展，贵国政府及贵总领事

向来抱有协助精神。奉海铁路之延长，将有助于开发该地区。业经贵国政府承认之奉海铁路，旨在开发该地区之延长计划，想贵国政府定能表示赞同。何况，奉海线之修筑，与满铁之支线无异，其延长亦将给满铁经营带来进一步发展，相信日本政府定能予以资助和协力。相应函复，即希查照。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第 10 号

## 驻奉天总领事吉田致张作霖照会

(1927.1.25)

径启者，关于吉海线敷设计划一案，顷准 1 月 18 日政字第1号复照，吉林、海龙间敷设计划，前在修筑奉海铁路当时业经贵政府同意，又该铁路无异满铁营业上之发展，故对该地区开发，想必为贵政府所赞同等情。阅悉。

查修筑吉林、海龙间铁路一事，已如前函所述，根据大正 7 年贵我两国关于满蒙四铁路借款换文，其修筑权显系我国所有，我方从未放弃此项权利。果有此事实，希即提示。为满蒙开发计，修筑铁路固属多多益善，但却不能因此而默视贵方违反条约协定。倘无视贵我之约定，坚持强行敷设本线，须知违反协定之一切责任自当由贵方承担。兹再照请酌办。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第 10 号

## 张作相致日本驻吉林总领事川越照会

(1927. 1. 29)

为照复事，案准贵总领事第一号照会略称，吉省此次建设吉林、海龙间之铁路，依据大正七年满蒙四铁道换文，又明治三十八年北京会议中事项，本案铁路于满蒙利权拥护上，我方特别视为重大，贵方漠视条约，最为遗憾；现奉政府命令，照请将本案计划中

止，等因。准此，查此项铁路，系由当地人民请愿，吉林省议会转请本署，愿集资请延长奉海路线至吉林，经本署转商奉省同意各在案。是此路为奉海路延长之线，当奉海敷设之时，业经贵国谅解在先，此次延长路线当然亦为贵方所赞同，事关开发地面，并与南满线有相得益彰之妙。以贵国政府及贵总领事向来重视我方交通，赞助发展地面之热诚，一经声明，自可完全谅解。相应照复察照。

满铁调查部：《吉海铁路的敷设》，附录，第3—4页

## 吉长、吉海两线连接之件

一、中国方面无视日本抗议着手修筑吉海线，并为了迅速建成，计划把吉海线同吉长线连接起来。昭和2年6月，吉海线技师长、总务科长等人访问吉长铁路局，提出连接线的建设问题。当时，中川代表根据事先同吉林总领事和大藏理事商议结果，使令魏局长答称："满铁和中川代表等愿意尽可能地满足你方要求；无奈吉海线现正受到日本政府的抗议，他们似乎也很难取得日本政府的谅解。"吉海方面重又提出建议："在吉长用地内敷设吉海专用线并无妨碍，请对此予以关照。"不管叫专用线也好，叫连接线也好，名称虽异，实质并无不同，所以会社是决定了采取反对态度的；但是，如果从正面进行反对，则不免伤害吉林省官民的感情，从而可能给悬案中的长大线和其它问题的交涉增加困难。因此，会社决定利用日本政府已事先提出抗议这一情况，经过事先同吉林总领事磋商，一方面由总领事声明反对，一方面命中川代表向局长声明："必须听从吉林总领事的指挥。"

二、后来松冈副总裁到任，改变了历来的方针。他认为："吉长线虽系委任经营，但仍属中国国有铁路；而吉海线完成后又当然须同吉长线连接起来，因此会社并无反对之意。"同时他还考虑："由于有已往交涉的过程，应采取不损伤吉林总领事体面的作法，

以接受吉海方面的希望”，于是，指示中川代表同总领事商量。总领事表示：“希望吉海方面直接同总领事交涉，以便日本政府予以承认。”中川代表于是通过吉长局长安排由吉海总办或参谋长〔东北边防军副司令长官公署参谋长熙洽〕直接同总领事交涉。

三、昭和3年5月，吉海铁路材料运抵奉天。吉海方面认为，要想把材料运往吉林、再从吉林运到工地，必须迅速修建连接线。同月中旬，吉海铁路帮办艾〔迺芳〕访问吉林公所长，恳请援助修建连接线，并说这样将有助于省民缓和反对新线。公所长和总领事协商后，认为当解决吉会、长大问题的今天，吉海问题也自然应当予以解决，因此，对中国方面答称：“将由总领事电请外相默认联络问题。”然而，本社理监事会议认为：“将联络问题在实际上予以解决之际，必须事先使吉海方面承认有关维护吉长铁路利益所必要的而又公正的条件”；于是，一边请示在东京的社长，一边训令吉林公所长：“火速通知总领事，在未得到正式通告之前，勿对中国方面作出任何表态”，同时拟定了想使吉海方面承认的联络协定草案。社长也发来指示，内称：“经过重新考虑，认为事关重大，必须在允诺以前，先签订一项完善的联络协定，在协定尚无把握之前，不宜对中国进行答复。此外，估计在北京签订的协定要在地方上得到解决，还存在着许多困难；而联络线修筑问题可能成为彼时有力的讨价还价材料，请了解此项意旨，并采取措施。有关以上，外务省当能训令吉林总领事。”

然而，后来根据吉林总领事的意见，认为“此刻应尽可能按简便条件满足对方要求，借此缓和吉林方面对新线合同的反对情绪”；经电令在京的斋藤理事同外务省协商后，判明外务省也抱有同样见解。

中川代表依此同吉林总领事、吉林公所长进行了协商。结果根据总领事的意见，于交换吉长、吉海两路备忘录外，同时责成中

川代表向吉海方面提出如下公函，即“ 月 日交换的关于吉长、吉海两线连接的备忘录，万一接获日本政府命令，则不得不予以撤销，此事请预先谅解。”对此，取得对方“已经了解”的答复，借以表明本案仅经总领事默认。

7月中旬，吉海帮办访问吉长路局，声称奉督办的命令，主张无条件连接，因此未获协议而散。吉林总领事认为：“由于此问题而引起吉林官宪和满铁之间的恶感是不值得的”，乃以个人资格忠告代理吉林督办熙参谋长设法解决。熙参谋长同中川代表举行了会谈，并达成谅解，议定把备忘录第三项“农林产物之运费应根据相互同一比例”，改为“两铁路应考虑彼此不损害对方利益”。但吉海局长由于考虑体面问题，一再恳请无条件连接（藤根理事认为中国方面的片面要求不合理，主张承认连接须以商定联络运输为条件。穗积参事说明本问题已在北京交涉新线问题时予以解决，即根据张作霖与山本社长之间的协定解决的；并暗示了该协定的内容）。

四、昭和4年4月末，吉海方面对李吉长局长表示，愿意通过换文形式缔结与备忘录内容相同的协定。会社审议后，决定接受吉海方面的要求，通过如附录四〔即后面的《关于吉长、吉海连接的备忘录》〕的换文解决了本案。但此案与日本政府的抗议有直接关系，故于本案确定之后，吉林总领事即以公文对吉海、吉长两局声明，日本政府对吉海线业已表示的抗议同换文无任何关系，并不因此蒙受任何影响。会社于5月17日，命令中川代表根据上述原则同吉林总领事洽商后同中国方面进行交涉。

6月间，适值有田亚洲局长视察满洲各地，中川代表在长春面会有田局长说明本案经过。局长当即表示：“吉海线是无视日本的抗议而修筑的，极端说来，用武力阻止亦无不可；但此种积极行动必将严重影响其它方面的关系，当前不宜实行，然而连接吉长

的问题必须拒绝。此外，连接问题将来难免给满铁带来重大影响，并对吉林以北的铁路政策有重大关系；因此，仅以联络运输为条件而答应连接吉长路是不适当的。我认为，最好由川越总领事向外务省请示，然后根据本省指令对吉林省政府声明拒绝连接。希望把我的意见传达给川越总领事（当时在大连），并同他进行协商，妥为处理。会社在局长返京后，于6月28日，用副社长名义致电东京支社长，向亚洲局长表明：（一）会社历来乃根据外务大臣给吉林总领事的训令，一直采取有条件的连接方针；（二）会社曾经在外务省同意之下，应允承运吉海铁路建设材料；（三）吉林官宪特别是张作相曾宣传满铁故意阻挠连接，此刻我方如果拒绝对方要求，恐将有碍于正在交涉中的促进投资事业的各种合办事业，有碍于会社在吉林省的其它各种计划的推行；（四）如果长此拖延下去，中国方面将有可能在接近吉林站的吉敦线上某一地点进行连接，如此将反较有条件连接更加不利于我方。因此，只要没有其它妨碍，希望政府同意会社当前按照有条件连接的方针，同中国进行交涉。

7月5日亚洲局长来电，内称："（一）去年5月据川越总领事呈称，认为对本案应接受中国要求，以免被用来反对山东出兵或满蒙铁路问题；为此，拟采取如下态度，即并非撤销对吉海线的抗议或正式承认该线，而是单纯在事实上默许中国方面进行联络工程。外务省也认为，当时正在交涉的吉会线及其它铁路问题如获得解决，则不妨承认建设吉海线；因此，曾训令该总领事准如所请行事。（二）吉海线工程是中国方面不顾我方抗议而片面进行的。从理论上讲，该铁路所用货物不管是哪个国家的，均可阻止满铁承运，这样作并不违反门户开放、机会均等主义；但是，想要美国公众充分了解此等事情的真相将是困难的，因为这样的问题伤害美国方面的感情，并导致怀疑我方对门户开放、机会均等所抱的公正态

度，从各方面来看都是不合适的，所以才同意承运美国货物。然而，后来奉天和吉林当局都毫无诚意，竟不顾签订了吉会、长大两线及其它承办建造合同，无视我方多次督促，迄未履行合同义务。目前，铁路问题已陷于停顿状态，因此和去年训令川越总领事予以默认的当时比较，情况已经有了变化；此刻如果承认吉海、吉长两线的连接，无疑将被视同撤销对修筑吉海路的抗议，实非得策。倘若中国方面强行连接，可按照以前的办法，使令中川代表以日本政府不同意为理由与之周旋，同时责成川越总领事向吉林省政府提出抗议。又据本官从川越及中川代表处获悉，中国方面虽欲延长到吉长路吉林附近，对进一步同吉长路连接，却由于日本方面的态度而有所顾虑，因此，仅一再向中川代表请求同意。迄今为止，日本方面对连接问题似乎并未作出任何明确表态，因此认为把抗议的态度最少坚持到吉会线获得解决为止是适宜的。不过，根据目前正在交涉的各种合办事业以及贵社在吉林的所有计划项目和交涉进展程度，并非不可以考虑'交换解决'；因此，本官很想知道合办事业以及其它计划的内容和交涉进展程度的概况。本官并认为，在承认连接以前必须签订完善的联络协定，不知有无把握订立这样一项协定，尚请示知。”对此，会社当即具体地呈报了各项事业计划，再次请求按照会社原定方针承认连接。外务省尚未发来任何通报。此时，俄中发生纷争，中国由于需要运输军队，遂于7月末，不管怎样竟把吉海路的专用线敷设在吉敦路用地之内。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第5号

## 关于吉海、吉长两铁路连接问题的决定

(1928. 5. 22)

关于吉海、吉长两铁路连接问题，可否按如下处理？

## 备 忘 录

吉海铁路希望与吉长铁路连接线路，请求吉长铁路对此予以同意。吉长铁路以下列各项条款之正确忠实履行为条件，同意上述线路之连接。

## 计 开

一、吉海铁路于开始营业同时(包括部分开始营业情况下)，两铁路，即吉海铁路与吉长铁路之间，实行旅客、行李、包裹及货物之联络运输。

二、两铁路为了彼此方便有利起见，决定共同使用吉长铁路之吉林车站。

三、两铁路不按货物输送方向使运费率有所差别，并且对主要货物之农林产物及其加工品，实行互相一致的运费率。

四、本规定亦适用于两铁路之延长，与两铁路邻接修建的其它铁路，以及两铁路与其它铁路合并之场合。

立此为据，吉长铁路某某、吉海铁路某某签字如下。

年　　月　　日

吉长铁路　吉海铁路

满铁总务部外事课:《借款铁道关系事项》，第5号

## 运送吉海线建设材料之件

鉴于日本政府对中国方面敷设吉海铁路几次提出严重抗议，会社为了配合政府此项方针，曾经秘密通告日本有关方面，在某种情况下将不承运吉海建设材料。

〔中略〕

外务省认为，在满洲泄露日本方面对修筑吉海线并非绝对反

对的意图一事，会招致削弱日本抗议的效果，进而有伤帝国政府的威信，给将来交涉打通线问题以及一般铁路问题带来不良影响。为了贯彻政府抗议的精神，外务省通过东京支社要求满铁注意，应向中国政府表明，不经政府批准绝对不能承运该线路〔吉海路〕用各种材料。

会社考虑到，由于铁路是公共运输机关，在接受托运后拒绝承运实于理不合，同时极易引起吉林官民反感，结果会给各方面工作带来不良影响；因此，请求外务省，最好在抗议期间着由吉林总领事声明政府不准满铁承运，避免拒绝运输问题发生在满铁同吉林之间。

满铁总务部外事课：《借款铁道关系事项》，第 11 号

## 附：中、日铁路计划表和满铁技师穗积的私见

### 中国方面在满蒙的计划铁路

| | 线名 | 区　间 | 里程(英里) |
|---|---|---|---|
| 干线 | 1. 连黑铁路 | 连山湾——新丘——黑河 | 884 |
| | 2. 连绥铁路 | 连山湾——奉天——海林——三姓——绥远 | 1063 |
| | 3. 京开铁路 | 开鲁——热河——北京 | 528 |
| 支线 | 1. 瓦复线 | 瓦房店——复州 | 35 |
| | 2. 城安线 | 城子疃——安东 | 120 |
| | 3. 盖岫线 | 盖平——岫岩 | 70 |
| | 4. 营盖线 | 营口——盖平 | 21 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5. | 临安线 | 临江——辑安——安东 | 160 |
| 6. | 营城线 | 营盘——城厂 | 47 |
| 7. | 新城线 | 新丘——辽阳——城厂 | 206 |
| 8. | 连赤线 | 赤峰——朝阳——连山湾 | 204 |
| 9. | 赤林线 | 赤峰——林西 | 150 |
| 10. | 开林线 | 开鲁——林西 | 174 |
| 11. | 开通线 | 开鲁——通辽 | 54 |
| 12. | 打通线 | 打虎山——通辽 | 156 |
| 13. | 奉郑线 | 奉天——法库门——郑家屯 | 125 |
| 14. | 开通线 | 开原——通江口 | 18 |
| 15. | 营临线 | 营盘——临江 | 174 |
| 16. | 海兴线 | 海龙城——兴京 | 120 |
| 17. | 临长线 | 临江——长白 | 80 |
| 18. | 朝辉线 | 朝阳镇——辉南 | 25 |
| 19. | 海西线 | 海龙——西安 | 60 |
| 20. | 磐濛线 | 磐石——桦甸——濛江 | 60 |
| 21. | 西四线 | 西安——四平街 | 54 |
| 22. | 四梨线 | 四平街——梨树 | 20 |
| 23. | 三双线 | 三江口——双山 | 25 |
| 24. | 公伊线 | 公主岭——伊通 | 35 |
| 25. | 公怀线 | 公主岭——怀德 | 36 |
| 26. | 郑长线 | 郑家屯——长春 | 112 |
| 27. | 公长线 | 公主岭——长岭 | 112 |
| 28. | 长烟线 | 长春——烟筒山 | 120 |
| 29. | 德窑线 | 德惠——窑门 | 15 |
| 30. | 吉五线 | 吉林——榆树——五常 | 103 |
| 31. | 额敦线 | 额穆——敦化 | 50 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 32. | 敦化线 | 敦化——会宁 | 116 |
| 33. | 宁额线 | 宁古塔——额穆 | 100 |
| 34. | 珲密线 | 珲春——密江 | 30 |
| 35. | 珲图线 | 珲春——图们江岸 | 30 |
| 36. | 珲波线 | 珲春——波谢特 | 50 |
| 37. | 穆东线 | 穆棱——东宁 | 80 |
| 38. | 绥东线 | 绥芬河——东宁 | 60 |
| 39. | 宁虎线 | 宁古塔——虎林 | 220 |
| 40. | 梨依线 | 梨树沟——依林 | 153 |
| 41. | 密富线 | 密山——富锦 | 164 |
| 42. | 吉三线 | 吉林——五常——同宾——三姓 | 230 |
| 43. | 五呼线 | 五常——呼兰 | 110 |
| 44. | 石榆线 | 石头城子——榆树 | 40 |
| 45. | 扶石线 | 扶余——石头城子 | 65 |
| 46. | 长大线 | 长春——大赉 | 124 |
| 47. | 太扶线 | 太平川——扶余 | 100 |
| 48. | 开扶线 | 开通——扶余 | 93 |
| 49. | 洮滨线 | 洮南——哈尔滨 | 231 |
| 50. | 肇满线 | 肇东——满沟 | 22 |
| 51. | 安扶线 | 安达——扶余 | 115 |
| 52. | 大汤线 | 大赉——肇州——呼兰——通河——汤原 | 380 |
| 53. | 兴铁线 | 兴隆镇——庆城——铁骊 | 60 |
| 54. | 拜绥线 | 拜泉——海伦——鹤立岗——绥东 | 320 |
| 55. | 奇绥线 | 奇克特——绥东 | 330 |
| 56. | 望绥线 | 望奎——绥化 | 25 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 57. | 海绥线 | 海伦——绥化 | 74 |
| 58. | 安拜线 | 安达——拜泉 | 108 |
| 59. | 齐拜线 | 齐齐哈尔——拜泉 | 130 |
| 60. | 齐索线 | 齐齐哈尔——景星——索伦 | 170 |
| 61. | 齐克线 | 齐齐哈尔——克山 | 130 |
| 62. | 通克线 | 通北——克山 | 31 |
| 63. | 嫩海线 | 嫩江——海伦 | 170 |
| 64. | 通奇线 | 通北——奇克特 | 143 |
| 65. | 嫩博线 | 嫩江——博克图 | 170 |
| 66. | 瑷奇线 | 瑷珲——奇克特 | 60 |
| 67. | 黑呼线 | 黑河——呼玛 | 130 |
| 68. | 呼漠线 | 呼玛——漠河 | 250 |
| 69. | 室漠线 | 室韦——漠河 | 300 |
| 70. | 札室线 | 札赉诺尔——室韦 | 320 |
| 71. | 洮满线 | 洮南——索伦——满洲里 | 470 |
| 72. | 海杭线 | 海拉尔——杭达盖 | 160 |

计 11,280 英里

日本外务省档案胶卷，S188， 6192.32，第408—415页

## 日本方面在满蒙的计划铁路

| | 线名 | 区　间 | 里程(英里) |
|---|---|---|---|
| 1. | 瓦复线 | 瓦房店——复州 | 35 |
| 2. | 城安线 | 城子疃——安东 | 120 |
| 3. | 盖岫线 | 盖平——岫岩 | 70 |
| 4. | 临安线 | 临江——通化——安东 | 239 |
| 5. | 城桓线 | 城厂——桓仁 | 80 |
| 6. | 通辑线 | 通化——辑安 | 63 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 7. | 临长线 | 临江——长白 | 80 |
| 8. | 临抚线 | 临江——抚松 | 50 |
| 9. | 通海线 | 通化——海龙 | 95 |
| 10. | 新丘线 | 新丘——新台子 | 100 |
| 11. | 开西线 | 开原——西安 | 84 |
| 12. | 通林线 | 通辽——林西 | 222 |
| 13. | 大东线 | 大罕——鲁北——东乌珠穆沁 | 240 |
| 14. | 洮突线 | 洮南——突泉 | 73 |
| 15. | 洮索线 | 洮安——索伦 | 130 |
| 16. | 索满线 | 索伦——满洲里 | 305 |
| 17. | 室韦线 | 杭达盖——海拉尔——室韦 | 370 |
| 18. | 长大线 | 长春——大赉 | 132 |
| 19. | 大泰线 | 大赉——泰来 | 100 |
| 20. | 扶安线 | 扶余——安达 | 105 |
| 21. | 吉五线 | 吉林——五常 | 105 |
| 22. | 敦五线 | 敦化——五常 | 150 |
| 23. | 五哈线 | 五常——哈尔滨 | 125 |
| 24. | 五依线 | 五常——依兰 | 200 |
| 25. | 敦图线 | 敦化——图们江岸 | 122 |
| 26. | 延海线 | 延吉——海林 | 310 |
| 27. | 海依线 | 海林——依兰 | 160 |
| 28. | 海虎线 | 海林——虎林 | 310 |
| 29. | 依绥线 | 依兰——绥远 | 340 |
| 30. | 安克线 | 安达——克山 | 108 |
| 31. | 海嫩线 | 海伦——嫩江 | 169 |
| 32. | 齐嫩线 | 齐齐哈尔——嫩江 | 149 |
| 33. | 嫩黑线 | 嫩江——黑河 | 175 |

34. 黑呼线　黑河——呼玛　110

计 5,077

日本外务省档案胶卷,S188，6192.32，第416—419页

## 满铁参事穗积哲三:《满蒙铁路问题管见》

(1930.3)

### 一、满蒙铁路的现状

如附图甲所示,中国方面用本国资金和借款修筑铁路,不仅为了包围满铁线，并且为了阻止满铁指望作为营养线的新线和延长线的进路。吉海线、梅西线、昂齐线、齐克线、洮索线以及从通辽修筑的打通线等，都是用本国资金建设的。尤其是，把满铁置诸度外,在本国铁路和借款铁路之间，缔结了联络运输协定，还进一步谋求统一使用车辆。为此，将按照常荫槐的计划，把从京汉、京绥、津浦、京奉及其它各线扣留下来的车辆，分配到满铁借款线的四洮、洮昂、吉长、吉敦各线以及本国建设的铁路。同时,为了把向满铁集结的货物吸收到本国铁路,拟定了汽车等其它计划。总之,似乎企图把日本满铁从俄国继承下来的在满蒙的独占地位摧垮,使它的势力缩小并受到限制,导致营业不振,以便易于收回。

上述包围满铁的各条铁路，虽然不完全是出于中国方面有计划的建设;但是，在中国方面有识人士中间，由于十分担心日本以开发满蒙为标榜,正大力建设营养线，满铁的成绩是显著的，如放任不管，势必招来满铁独占满蒙铁路的后果。并且，在军事行动上，也感到有依靠本国资金修筑铁路的必要。尽管在资金筹措上不够顺利,仍胆敢窥测日本态度，乘机行动，终于出现了今天这种结果。

然而,试看一下中国方面建设起来的铁路的经营状况:

奉海铁路虽然还能依靠沿路物资获得自给；吉海、打通两铁

路，却处于不从外地获得物资就有困难的境地。现在，如吉海铁路，就想和吉长、吉敦两铁路结合起来，以便吸收货物，并企图由吉林经五常延长至同江；或者和哈尔滨连接；或者从本线烟筒山车站与长春相连，再与中东铁路南部线连接起来，吸收北满货物，以谋求稳定营业，正在苦心探讨此项吸货政策。又如打通线，虽然曾计划从通辽车站与四洮铁路相连接，利用四洮、洮南两铁路，吸收北满货物；但由于输出入港口的关系，尚无效果。为了促进葫芦岛港的自建，目前，北宁铁路局长高纪毅有可能与荷兰筑港公司之间缔结葫芦岛港筑港合同。

再从设施上考察一下：

〔略〕

具有上述情况和构造的中国铁路，在去过二十多年里，积累了种种经验，经过不断改良，逐渐好转，将来可能进行更廉价的运输。但是，尽管利用其经济知识比较丰富的情况，并企图修筑输出入港，以便与满铁正在计划或推行着的设施以及其它事业相对抗；然而，在一般营业状况下，由于铁路知识未能普及，营业经验贫乏，特别是由于利己主义未能去掉，处于内乱频仍的局面，企图迫使满铁较今日更加衰落下去，是极其困难的。

尽管如此，上述各铁路不仅对满铁的收益给予相当影响，而且葫芦岛筑港及其它港湾开港一旦实现，则一向增长的满铁收入，必将处于停滞或逐渐减少的状态。

二、中国方面的铁路计划

如附图乙所示，交通部以及各省和其它方面计划修筑的满蒙铁路，三大干线包括支线共计七十五线，总长达一一，二八〇英里之多。不过，上述计划线中，由于地形和其它原因，有的不能建设；有的重复而无需建设；有的完全没有作为铁路进行建设的价值；有的纯属谣传。总之，尽管很难承认其全部能够实现，但是，中国用

本国资金建设的铁路已达十一线，总长约达一，〇〇〇英里。今后伴随葫芦岛筑港和其它港湾的竣工，估计还要逐步建设与此相适应的铁路。

三、日本方面的铁路计划

如附图丙所示，为了开发满蒙，并作为满铁的营养线，必需建设的铁路，达三十四线，总长五，〇七七英里。其中，吉会线一部分的敦图线，因协约、合同关系，必须加紧建设；由长春经扶余、大赉至泰来一线，由四洮铁路的一个车站——通辽县的大罕至鲁北一线，因对满铁收益的增减有重大关系，亦需尽快建设；再有，由扶余至安达线，由吉林经五常至哈尔滨线，如果与中东南部线的关系发生龃龉时，亦需建设；其它各线，可按和中国方面协调对等的发展方针，逐步进行建设。

四、必须绝对阻止的中国铁路计划

26．郑长线：郑家屯——长春

郑彰线：郑家屯——彰武

在中国方面的计划中，虽无郑彰线，但郑长线实现后，肯定要进行建设。该铁路，是把向满铁线运出的社外线货物吸收到葫芦岛去的有利的最短线路，所以必须绝对阻止其建设。

49．洮滨线：洮南——哈尔滨

45．扶石线：扶余——石头城子

47．太扶线：太平川——扶余

48．开扶线：开通——扶余

以上四路，是夺取北满货物的铁路，由于对满铁不利，所以必须绝对阻止其建设。

13．奉郑线：奉天——法库门

——郑家屯

该线能使四洮线失去价值，所以必须绝对阻止其建设。

通洮线：通辽——洮南

在中国的计划中，虽无此线，但预计随着葫芦岛筑港必然实现。由于该铁路将使四洮铁路完全失去价值，所以必须绝对阻止其建设。

五、需要协助完成的中国铁路计划

1. 瓦复线：瓦房店——复州

2. 城安线：城子疃——安东

3. 盖岫线：盖平——岫岩

4. 营盖线：营口——盖平

5. 临安线：临江——辑安——安东

14. 开通线：开原——通江口

17. 临长线：临江——长白

24. 公伊线：公主岭——伊通

27. 公长线：公主岭——长岭

46. 长大线：长春——大赉

以上各线可以成为营养线，有必要协助完成。

50. 肇满线：肇东——满沟

51. 安扶线：安达——扶余

53. 兴铁线：兴隆镇——庆城——铁骊

56. 望绥线：望奎——绥化

58. 安拜线：安达——拜泉

61. 齐克线：齐齐哈尔——克山

71. 洮满线：洮南——满洲里

72. 海杭线：海拉尔——杭达盖

以上各线可以看作营养线，需斟酌情况，于必要时协助完成。

42. 吉三线：吉林——五常——

同宾——三姓

该铁路可成为吉长路的营养线，有必要协助完成。

六、需要加紧建设的日本铁路计划

25. 敦图线：敦化——图们江岸

该铁路系吉会铁路一部分，根据协约、合同及其它原因，需要加紧建设。

18. 长大线：长春——大赉

19. 大泰线：大赉——泰来

13. 大鲁线：在由大罕至东乌珠穆沁线内，

大罕——鲁北

以上三线，由于可以防止中国方面发展，并增加满铁收益，所以应尽快修筑。

10. 新丘运煤线：新丘——新台子

该铁路作为新丘运煤线需要建设，并且在确保新丘煤矿的价值上，也是必要的。

26. 延海线：延吉——海林

该铁路随着吉会线的建成，为了能够吸收东北满的货物，需要建设。

21. 吉五线：吉林——五常

24. 五依线：五常——依兰

该铁路作为吉长铁路的营养线，为了能够吸收东北满的货物，需要建设。

七、〔下略〕

满铁资料室藏：油印打字件

# 十一、“满蒙新五路”交涉和中国人民反帝护路运动高涨

## 1 “东方会议”后田中内阁决定向张作霖进行铁路交涉

### 七线协约和所谓满蒙新五路

第十任总裁山本条太郎，1927 年 7 月 15 日就任满铁总裁以来，为了向确保负有推行国策使命的铁路权益迈进，同时企图于本人任职期间解决多年来成为日中两国间悬案的铁路问题，根据同年在东京召开的“东方会议”的决议，和当时东北四省的掌权人张作霖展开承办新线建造的交涉。同年 10 月 8 日亲赴北京和张作霖、杨宇霆进行谈判，于 10 月 15 日缔结了下列七线的大纲的交涉协约。

所谓七线：

1. 由敦化经老头沟至图们江江岸线；
2. 由长春至大赉线；
3. 由吉林至五常线；
4. 由齐齐哈尔至墨尔根线；
5. 由洮南至索伦线；
6. 由新丘至满铁本线奉天以北线；
7. 由延吉至海林线。

本协约由于手续关系，自同年 12 月 9 日田中总理和张作霖订立大纲公约开始有效。

所谓满蒙新五路，即根据上述协约，于1928年5月缔结的新线承办建造合同中，实际承办的上述七线中除去4、6以外的其它五线，一般称为满蒙新五路。

满铁调查部:《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》,第一节，第16—21页

## “东方会议”第五号文件，关于稳定满蒙政局和解决悬案问题

(1927.7.1 讨论)

关于稳定满蒙政局一事，大正15年4月以来，驻奉总领事根据政府方针，遇有机会即对东三省当局、特别是张作霖，促其自重，劝告他将力量用于充实内部。但是，此后张作霖随着政局的变迁，陆续向南方进军;如今，奉天方面的各军已在江苏、安徽、河南等地与南军形成对峙的局面。形势变迁，遽难预测。政局混乱较以往更加扩大而紧张。在此种形势下，对于和我国有密切关系的满蒙地区的安宁，有必要予以特别考虑。就地理条件而言，该地区对中国中部地区的战乱，可以维持比较超然的地位。鉴于以往的经验，为了稳定政局，当前的迫切任务是:迅速充实东三省内政的基础，维持治安，稳定人心，以便尽可能地预防动乱的影响。然而，从东三省财政金融界的现状来看，只有东三省当局自行整顿，纳入正轨之后，内政的基础才有充实的希望。帝国政府在不干涉内政的范围内，为达到此目的，亦考虑对于和满蒙有关的我国企业家或会社给予支持，使之向东三省官民提供财政上和技术上的援助;同时对该地区日中双方经济发展所必要的各项悬案，借此机会促进解决，实为重要。为此，最近在适当时期可酌情采取下列措施:

(1) 关于东三省的财政整顿问题，按另纸第一号精神，对奉天当局提供财政技术援助，同时努力确保既得权益。

（2）关于促进满蒙悬案铁路的完成，继续贯彻大正13年8月阁议决定方针，按另纸第二号精神进行。

另纸　第一号〔略〕

另纸　第二号

## 关于满蒙铁路问题

关于满蒙铁路问题，大正13年8月22日阁议业已作出决定。以后经过大约两年，目前此项阁议决定方针基本上已经实现；但有的尚未建成，还有的需要新建和延长。现在，继续按上述阁议精神，根据大体如下的方针，令南满铁道会社努力完成满蒙悬案铁路计划，是适宜的。

## 关于满蒙铁路计划的方针

一、长春——大赉线：关于该线，大正13年8月22日阁议已经作出决定。现在应令南满铁道会社：（甲）向中国方面要求该线须采用标准轨距；（乙）强调提出该线应成为南满铁路的营养线；（丙）关于日本方面对该线的债权，应通过确实可靠的担保，以取得充分保证，则铁路的修筑不论是官营或私营等何种形式，南满铁道会社均不妨予以援助促其实现。

二、呼兰——绥化线：南满铁道会社对该线的材料供应合同虽已履行完毕，但考虑到该线今后的延长，同利害关系最密切的俄国有关，可与该国协力进行，或者在不损伤俄国感情的条件下，与借款团通过适当的方法促其实现。

三、由奉天、铁岭间某一地点至新丘线：奉天西方约百英里之新丘煤矿，埋藏量之大，估计可凌驾于抚顺之上。南满铁道会社业已通过日中合办会社形式将该煤田五分之一的权利完全掌握到手，其余大部分亦以中国人名义暗中享有权利。最近，正计划以同

样形式取得全部权利。然而,煤田之大规模开采,须有与满铁线直接相连的铁路;因此,当前可令满铁加速实现从该煤田至奉天、铁岭间某一适当地点的运煤专用线。该线可采取有如合办会社私有等适当形式,当然不能从事一般营业,以避免可以预料到的、以与京奉路并行为理由而出现的一切阻挠。

四、通辽(白音太拉)——开鲁线及其延长线:南满铁道会社已就该线问题同中国方面开始交涉,应使该社就该线迅速缔结协定,以谋实现该铁路。

五、吉林——会宁线(实际是敦化——会宁线):该线从我国国防和经济上看,必须迅速实现,已勿庸赘述。朝鲜总督府为谋求与该线联络,正计划:一方面沿图们江修筑到雄基的新铁路;同时另一方面将上三峰至会宁间的图们铁路(与南满泰兴合名会社即饭田延太郎有关)收买过来,改为宽轨,以完成满鲜交通的联络。

对上述联络极为必要的图们江江桥,已具备随时可改为宽轨的基础工程,目前饭田方面正在架设中。图们江中国岸边至老头沟已有日中合办天图轻便铁路(同样与饭田延太郎有关)。饭田方面现正与中国方面进行交涉,并计划取得过去的主要出资者东拓以及其他资本家的援助,将其改为宽轨,约三年内完成。如按此计划实施,则一向成为吉会线难关的天图铁路收买或补偿等善后处理问题,自当解决;并且通过间岛地区的吉会线一段仍能维持日中合办铁路的形式,这比起单纯借款或承包铁路,更为符合我方历来的政策。此外,吉会线的另一部分,即吉林、敦化一段,目前正由满铁承包修筑中,预定今后约二年内完成。因此,要把吉会线修通,就必然产生敦化至老头沟的约六十英里的问题。关于此项问题,现在已令满铁同上述饭田方面的计划相配合与中国方面进行交涉,承办建造此六十五英里吉敦铁路延长线。现在必须努力促成上述各方面计划的实现,以期在今后三年内完成全线。关于天图

铁路的债务整理问题，应同时由有关官方及民间进行适当的协商。

六、齐齐哈尔——昂昂溪线：关于该线，鉴于同俄国有微妙关系，南满铁道会社干部应完全以个人关系进行指导。与我方无重大利害关系的新线，俄国方面有所希望时，中国方面以实现本线作为交换条件，可将其提供给俄国方面，以促进本线的实现。

七、洮南——索伦线：该线一方面对东三省来说，可以控制俄国势力向北满及东部内蒙古地区伸展，同时也具有增进经济利益的意义，因而大约是希望其实现的；对帝国来说，在国防上以及作为满铁的营养线也具有重要价值。但另一方面，鉴于我方目前如强制推行此计划，将对俄国的利益给予重大影响，同时由于刺激俄国，恐不无危及日俄国交大局之虞。因此，政府须不懈地注视时局的变迁，在情况允许的条件下，尽可能促使本计划迅速实现。

日本外务省档案胶卷，P 57，P. V. M. 23，第 1067—1086 页

## "东方会议"文件之一，关于吉林至海龙间铁路问题

最近中国吉林当局已计划修筑吉林、海龙间铁路，以与目前由奉天方面动工的奉天、海龙线相连接。结果，该线虽将通过吉海线我方保留线的同一地带，此段保留线是大正 7 年日中满蒙四铁路换文所规定的；但我方业经同意奉天方面修筑上述奉海线，而今如将其延长至吉林，亦不能认为对我方利益有特别重大影响。不仅如此，原来中国当地居民渴望以中国资本修筑此吉海线；对此，我方如以既得权为辞强行抗议，恐对满蒙铁路网之完成并无积极作用。

然而，我方一方面为完成满蒙铁路网，目前正根据另纸所列方针实施计划；另一方面对中国方面的彰武——白音太拉铁路，由于它成为满铁并行线，必须对其采取阻止实现的立场。因此，当前可本着妥协精神，要求中国方面同意我方下列提议为交换条件，我方同意中国方面的此项吉海线计划。对此项问题，可在适当时机根

据上述方针同中国方面开始进行交涉。

计　　开

一、中国方面同意另纸《关于稳定满蒙政局和解决悬案问题》所载各铁路修筑计划;

二、中国方面不修筑彰武——白音太拉间的铁路。

日本外务省档案胶卷,P 64,P.V.M.41,第196—199页

## "东方会议"准备会议满蒙委员会议事录铁路部分

(1927.6.22)

关于索伦铁路问题,森委员提出质问:据闻本问题草案拟定时与陆军方面协商之际,陆军、外务两省之间意见有分歧,其论点如何?外务省反对目前实现索伦线,是否主要考虑对俄关系?或者是顾虑对华关系?

对此,出渊、木村两委员作了大要如下的说明:

陆军方面的主张是,索伦线的实现,在对俄作战上颇为重要。外务省方面的意见是:

(甲)日俄两国的亲善关系尚不充分。特别是俄国方面,正在猜疑日本方面援助张作霖排挤北满的俄国势力,在政治、军事和经济上都呈现神经过敏的倾向。修筑洮昂线之际,即曾为此而发生各种麻烦。现在我方如计划实现索伦线,将进一步扩大俄国方面的上述顾虑,在对俄关系上是不适宜的。

(乙)洮昂线虽已接近完成,但尚需横断中东铁路向齐齐哈尔方面延长;如果不能吸收北满的丰富货物,即不能发挥其经济价值。横断中东铁路,倘无俄国方面的谅解,则很难实现。因此,当前应避免因索伦线刺激俄国的神经,使俄国方面谅解我方并无任何侵略意图;首先实现洮昂线横断中东铁路,使该线发挥经济价

值，实为当务之急，索伦线然后予以考虑方为得策。

结果在本问题草案中，将陆军、外务两省的大部分意见并列进去，并商妥关于索伦线的修筑，充分考虑对俄关系，“在情况允许的条件下，尽可能促使本计划迅速实现。”

日本外务省档案胶卷，P 64，P. V. M. 41，第 226—230 页

## 参加“东方会议”各委员关于解决满蒙悬案的意见摘录

甲、关于铁路网

一、吉林——会宁线：

各委员一致认为迅速实现该线确很重要。特别是南参谋次长、左近司海军军务局长、芳泽公使和斋藤通商局长，从政治、军事和经济等方面力陈上述必要性。

二、长春——大赉线，昂昂溪——齐齐哈尔线，白音太拉——开鲁线及其延长线（满铁正在交涉中），新丘线（运煤用）：

以上四线，各委员均无异议。

但南参谋次长谈称：索伦线在对俄作战上重要，须先于上述四线实现。（顺序是：(1) 吉会线及索伦线；(2) 长大线；(3) 白音太拉——开鲁、林西线；(4)呼兰、海伦、墨尔根线；(5) 齐齐哈尔——昂昂溪线。）

对此，木村亚洲局长发表意见称：当俄国方面对日态度良好的目前，首先解决昂齐线横断中东铁路问题，使之发挥经济价值是为当务之急。实现刺激俄国感情的索伦线，留待以后方为善策。

三、长春——辑安线及会宁——宁安线：

南次长从陆军方面希望修筑的铁路，对上述二线及其它铁路进行说明。对此，浅利警务局长谈称：辑安线及宁安线虽亦为朝鲜总督府方面所希望，但并非迫切需要。

乙、在实现铁路方面的注意事项

一、铁路修筑的形式:

原来的借款铁路形式,日本势力渗透不够充分,因而有意见认为:如吉会线等重要铁路务必采用合办形式。但结果一致认为:鉴于时局,除原来形式外,无其它办法。

二、交涉的时期和地点:

关于时期:考虑张〔作霖〕的现状,认为现在进行是良好时机。关于交涉地点:主张可作为地方问题处理,因而主要在奉天进行交涉,必要时可取得在华公使的援助。

三、修筑铁路的执行机关:

针对原案的满铁中心主义,虽曾提出其它有力会社,例如金福铁道会社亦应参加的希望,但最后对原案基本上没有异议。

四、总之,上述铁路计划,即所谓作战计划。至于本计划之运用,即实现本计划之"策略",木村干事长的希望是,一任外务省及其派出机关裁夺。对此,基本上没有异议。

丙、政府对实现铁路计划的决心

为实现该计划,可考虑给张〔作霖〕以足资诱惑的利益;倘若张不肯妥协不同意我方希望,多数意见认为:有必要施加适当的压力。

日本外务省档案胶卷,P 64,P.V.M.41,第268—274页

## 日本政府和军部各部门关于铁路的方案和意见

〔外务省〕亚洲局的方案:

一、(一) 长春——大赉线

(二) 呼兰——绥化线(材料供应线)、绥化——海伦线(交涉中)

(三) 新丘线(运煤专用)

(四) 白音太拉——开鲁及其延长线

（五）吉林——会宁线

二、洮南——索伦线

陆军方面意见：

一、吉会线及索伦线

二、长大线

三、白音太拉经开鲁至林西线

四、呼兰经海伦至墨尔根线

五、齐齐哈尔——昂昂溪线

海军方面意见：

一、吉会线

其它意见

芳泽公使：

一、吉会线、长大线、新丘线

斋藤通商局长：

一、吉会线

朝鲜总督府方面：

长春——辑安线及会宁——宁安方面线（但缓急无关）

日本外务省档案胶卷，P 64. P. V. M. 41，第358—360页

## “东方会议”关于满蒙铁路修筑方案讨论经过概要

另纸草案（甲号）稳定满蒙政局和解决悬案方案中的铁路问题，是讨论的焦点。关于铁路网，大体上对原案没有异议，特别是对吉林——会宁线的必要性，意见是一致的；但是，昂齐线和索伦线应先实现哪一条，是有分歧的。同时，考虑到张作霖的目前行动，认为急于进行东三省的财政整顿，是有困难的；反之，现在却是实现铁路修筑方案的良好时机，因而经过讨论认为，将这一方案分

开来立即单独实施是适宜的。

日本外务省档案胶卷,P 64, P.V.M 41,第361—362页

## 外务大臣田中给驻奉总领事吉田的训令

(1927.7.20 第90号)

东三省当局违反条约以及其它非法措施，近来愈甚，或者强行征收各种非法捐税，或者开始修筑打通线、海吉线等违反日中协定的铁路工程。这对我国在满蒙的经济发展实大有损害。解决满蒙问题之第一步，首先必须由我方表示坚决态度。过去在解决悬案时,或进行利诱,或采取断然态度,即须采取软硬兼施的政策。而当前对东三省当局,尤其对张作霖,应揭发其因违反条约以及采取其它非法措施而产生的各项悬案，并迫使其采取解决办法。东三省当局如拒绝或迁延推脱,则相机采取下列手段,促使东三省方面深思反省,以阻止上述非法措施；或者施加压力后,进而按另电第九十一号要求解决铁路问题。然而,根据交涉进展情况,则可对增加二厘五的关税附加税,暂时予以默认；另外，关于另电之铁路问题处理案的一部分或全部,亦无妨略微透露。

一、拒绝东三省方面通过南满铁路进行军事运输；

二、停止对东三省兵工厂供应煤炭及其它各种材料；

三、禁止京奉线专用列车通过满铁附属地；

四、外务、陆军、关东厅、满铁共同体会政府之意图,拒绝东三省方面的要求；并严正声明,今后将对东三省方面从各方面采取对其不利的措施。

希贵官善体此意,为此项解决悬案办法充分努力。

详情函告。

日本外务省档案胶卷,P 57, P.V.M.23,第940—943页

(二)満蒙交渉ニ関スル訓令。

交渉方針。

大臣發吉田総領事宛満蒙交渉ニ関スル訓令。（來電第九〇號）二、九、二。

東三省當局ノ條約違反其他ノ不法措置ハ近來殊ニ甚シク或ハ各種不法課税徴收ノ儘一般ニ或ハ打通瀋海吉線ノ如キ日支協定違反ノ鐵道工事ヲ進捗セシメツヽアリ斯クノ如キハ満蒙ニ於ケル我經濟的發展ヲ阻害スルコ

外務省

ト大ナルモノアル次第ナルニ付テハ満蒙問題解決ノ第一着手トシテ先ツ我方ノ断乎タル態度ヲ示スノ必要アリ固ヨリ鉄道案ノ解決ニ関シテハ或ハ誘ウニ利ヲ以テシ又ハ断乎タル態度ニ出ツル等所謂硬軟両様ノ政策ヲ併用スルノ要アルニ付テハ此際累ニ省當局ノ懸作幕ニ對シ條約違反其他不法措置ニ依ル諸懸案ヲ提出照會シ其解決方法ヲ迫リ若シ累ニ省當局ニ於テ之ヲ拒否シ或ハ荏苒遷延スルニ於テハ適宜兵力ノ今次ニ依リ業ニ着

外務省

側ノ熟慮反省ヲ促シ一應前記不法措置ヲ阻止シ又ハ撤
囘シタル上開豐海龍一號ノ連絡問題ノ解決ニ移ルコ
トトシ強硬ニ尤モ交渉ノ情勢ニ從ヒ利ヲ以テ機ヲ誘ヒ
要スル場合ニハ關稅附加稅二分五厘增徵ニ付當分默認
ヲ與フルコトヲ約シ又ハ開豐鐵道問題措置案ノ一部又
ハ全部ヲ其民ヲシテ施設セシム。

一、南滿鐵道ニ依ル東三省側軍事輸送ヲ拒絕スルコト

二、奉天兵工廠ニ對スル石炭其他材料ノ供給ヲ[illegible]

外務省

スルコト。

三　京奉線軍用列車ノ満鉄所属地通過ヲ停止スルコト

四　外務、陸軍、関東庁、満鉄夫々政府ノ意ヲ体シテ

東三省側ノ希望ヲ入レス且今後東三省側ハタノ諸事

不利益ニ措置スルコトアルヘキ旨厳重申入ルルコト

就テハ貴官ハ右ノ次第御含ミノ上本件懸案解決方充分

御努力相成度シ　参謀次長。

外務省

## 外务大臣田中给驻奉总领事吉田的训令

（1927.7.20　　第91号）

关于满蒙铁路问题，当前暂应按另纸所开各项要点，力求于短期间内实现。至于交涉的进行可根据情况，采取适当方式；可以一并解决，也可以个别解决。在实现下列各线计划时，应根据：

（甲）采用标准轨距；

（乙）日本方面之债权，应有确实可靠的担保，以便充分加以维护。

一、吉林——会宁线：

该线未完成部分：

（甲）敦化——老头沟段，应作为吉敦延长线，令满铁迅速承办工程修筑之；

（乙）老头沟至江岸段，将现有之天图铁路改为宽轨。

二、长春——大赉线：

该线不论其为官营、私营或其它形式，应令满铁协助促其实现。

三、新丘运煤线：

自奉天、铁岭间之某一地点至新丘煤矿的运煤专用线，应以适当形式迅速实现之。

四、通辽——开鲁线及其延长线：

关于该线，令满铁迅速订立协定，设法促其实现。

五、齐齐哈尔——昂昂溪线：

鉴于该线与俄国有微妙关系，应令满铁对中国方面于幕后加以指引，以适当方式促其实现。

六、洮南——索伦线：

关于该线，应注意时局的发展，在条件允许时尽可能努力促其

大臣発吉田総領事宛満蒙鉄道問題ニ関スル訓令。　来電

（第九一號）

満蒙鉄道問題ニ関シテハ此際差當リ別紙ノ諸事ニ付交渉ヲ状況ニ應シ適當ノ形式ヲ以テ一括又ハ個別ニ成ル可ク短期間中ニ南満洲鉄道会社ヲシテ適當之カ實現ニ努力セシムルコト又右協議ノ實現ニ當リテハ、

(イ)標準軌條ヲ採用セシムルノ旨

(ロ)日本側ノ債権ハ確實ナル担保ニ依リ充分之ヲ保障ス

外務省

ルコトヲ務メルコト。

一、吉林會寧線。

本線未成部分中

(イ)敦化老爺嶺間ハ吉敦鐵道ノ延長トシテ速カニ滿鐵

ヲシテ工事ヲ請負敷設セシメ同時ニ

(ロ)老爺嶺江岸間ハ現在ノ天圖鐵道ヲ廣軌ニ改築セ

シムルコト。

二、長春大賚線。

外務省

本案ニ付テハ官憲又ハ私設其他如何ナル形式ニ依ル
ヲ問ハス畫策ヲシテ之カ實現ヲ促進セシムルコ
ト。

三、新邦建民族。

本大汎亞細亞ノ一元論ヨリ新邦統一ニ至ル發展
進ヲ基盤ノ様式ニテ速ニ實現スルコト。

四、邊疆特殊地帶民族處理。

本案ニ關シテハ畫策ヲシテ速ニ當局ヲシテ其實現

外務省

討ランハルコト。

五 冀東密貿易ノ解消。

本項ニ関シテハ冀東側ニ對スル影響機微ナルニ鑑ミ裏面ヨリ指導シテ支那側ヲ指導セシメ適當ノ方策ニ依リ其實現ヲ促進セシムルコト。

六 冀東密輸取締。

本案ニ関シテハ時局ノ推移ヲ注視シ事情ノ許ス限リ成可ク之カ實現ニ努ムルコト。

外務省

七、海勢吉林線並打虎山通遼線（支那側前例ニ依ル海吉線並打通線ハ我既得權ヲ侵害スルモノナルモ支那ニ於テ實現一乃至六ノ滿蒙鐵道網計劃到記ノ鐵路中少クトモ一、二、三ノ我方ノ希望セル線ノ敷設ヲ承諾スルニ於テハ我方ニ於テモ之ト交換的ニ支那側ノ海吉線並場合ニ依テハ打通線ヲモ承認スルコト。

但打通線承認ノ場合ハ支那側ニ於テ將來本線ヲ北方ニ延長セサルコト並前記ニ新邱運炭線ノ頭道線支

又ヲ承諾スヘキ旨ヲ約諾スルコト。

右御訓令ニ關連シ大臣ヨリ駐代理大使宛（一七日午後駐米電第五五四號）在本米大使館員ノ交渉ト相呼應スル樣省ニテ本件解決方盡力相成度旨訓令アリタリ。

实现。

七、海龙——吉林线及打虎山——通辽线:

中国方面所规划的吉海线及打通线，对我方既得权益虽有所侵害；倘中国方面同意我方上述满蒙铁路网计划所列一至六项中的至少一、二、三项我方所希望的铁路线时，则作为交换条件，我方亦同意中国方面修筑吉海线，并根据情况还可同意打通线。但如同意其打通线时，必须要求中国方面不将该线延长至我方路线；同时，要求其保证同意新丘运煤线与打通线交叉。

与上述两训令发出同时，大臣已对堀代理公使发出训令(7月20日来电第三五四号)，令其同驻奉总领事之交涉相呼应，致力于该案的解决。

日本外务省档案胶卷，P57，P. V. M. 23，第944—949页

## 山本满铁社长与田中总理大臣对满洲问题的会谈记录

(1927.8.13　出渊外务次官速记)

昭和2年8月12日下午，出渊次官正与田中总理大臣在该大臣官邸会谈之际，山本满铁社长来访总理，谈称：希望次官列席一同进行会谈。总理立即予以接见。

山本社长开头说：吉田总领事最近在奉天对莫省长采取了极端强硬的态度，甚至公然提出将拒绝铁路联运问题，中国方面因此极端反感。如果这种形势发展下去，铁路问题终将无希望解决。本人深感满铁社长地位之重要，故以极大的决心前往赴任，为了首先使铁路问题获得有利解决，已经起用江藤，正在进行筹划。所以，政府如果愿意让本人将铁路问题朝着对我国有利的方向加以解决，渴望现在不要因为无关重要的悬案而向中国方面表示强硬态度，以致累及铁路问题。还进一步用稍为激动的态度说：而且，根据本人接到总理大臣的命令，政府的方针似乎是只要有关满洲的

悬案未获解决，即不着手进行铁路问题；果真如此，那么铁路问题将难以预测何时方能进行，本人大概也无必要匆忙地前往满洲了，云云。出渊次官答称：最近吉田总领事所采取的态度，外务省方面也认为稍微过火，曾立即予以纠正；我自己还曾面见汪公使特意提出询问，所以目前不必担心吉田总领事会对中国方面继续采取强硬态度。不消说，政府根据中国方面的态度如何，迟早会有必要表示强硬的态度；但是，计划届时经各方慎重讨论之后，再一致对付中国方面。方才社长说，在总理的命令书中提到应该先解决悬案，然后再解决铁路问题的意旨。我自己虽未记得该文件的内容，但决无发出这种硬性规定的命令的道理。解决悬案固属重要，而与此并行设法解决铁路问题，也同样重要。问题主要在于中国方面是否以诚意对待我们。倘若张作霖及其所属的满洲官员，漠视条约规定的义务，或抱着不顾我国在满洲地位的态度进行交涉，则卑躬屈膝地去获得一两条铁路，实毫无意义。原来使张作霖傲慢起来的原因，大概是日本人遇事辄不善处理，只顾考虑企业的发展，却忽略了确保我帝国在满蒙的地位的缘故。我想今后我国官民对张作霖及其所属满洲官员，似乎绝对需要经常表示出威严的态度。社长又说：依靠江藤的活动，铁路问题必能解决。〔出渊〕试探问道：此事能够一两个月内解决吗？社长答称：这一点虽不能断言，但根据江藤可以跑到张作霖的寝室内自由交谈来看，必定能获得某种成果。对此，出渊次官谈道：松冈理事曾经为了一条铁路问题费去大约半年时间。由于张作霖是个相当狡猾的人，只要日本方面不是从各方面一致采取果断的态度对付他，恐怕铁路问题也难于取得良好的结果。

接着，山本社长说：在满蒙问题方面有务望总理予以谅解的事项，于是出示了载有大要如下三项的便条：

（1）应让满铁社长参预有关满蒙的外交问题；

(2) 关东州内产业方面事宜,应移交满铁管理;

(3) 目前满铁执行的有关行政事宜,应移交关东厅管理。

次官对此谈称:关于第一项,由于满铁是经营满蒙的基干,满铁社长是满铁这个大会社的主宰,而且是经政府任命的,政府当然并且有必要经常让该社长了解有关满蒙的外交方针,等等。但遗憾的是,不能同意用文件表示,宛如满铁社长有权参预外交问题的形式。总之,该问题希望仅用口头言明,即政府应让满铁社长经常了解重要的外交方针。第二项,关于产业的事宜,由于满铁是开发满蒙的基干,看来让满铁将关东州内的产业设施统一起来,大概是合适的,因此当然表示同意。第三项,关于行政事宜,我一向认为让满铁掌管教育之类事宜,根本不当,所以社长能够主动地提议拟将有关行政事宜移交关东厅管理,我认为是极其得当的措施。田中总理流露出大体同意次官见解的口吻,并且答称:此等事项目前正命令行政制度审议会研究,因此,满铁社长今天提出的三项建议,也应该交由该会同时审查。

日本外务省档案胶卷,P 57,P.V.M. 25,第310—318页

## 在解决满蒙悬案问题时有关各方面的联系

(1927.8.29)

"东方会议"以来,〔外务省〕曾同陆军、海军、大藏省、关东长官、朝鲜总督府、在华公使、驻奉总领事以及满铁,就解决满蒙悬案问题相应地进行了协商,明确了上述各方面对外务省的方案基本上没有异议。因而关于本案,经过田中外务大臣的批准,于昭和2年8〔7〕月20日向驻奉吉田总领事发出了开始交涉的电训。此一情况已于7月26日通报上开有关各方面。

并且,在此之前,吉田总领事于归任返奉途中(7月17日),在大连停留,预先同满铁协商了关于在对中国采取行动时希望给予

协助的问题。

另外，此项交涉开始后，在向中国方面发出禁止京奉线军用列车通过附属地的通告之前，吉田总领事于8月2日曾就这一情况向关东长官和满铁本社发出了通报，以后又进行了适当的联系。

日本外务省档案胶卷，P57，P.V.M.23，第411—412页

## 田中外务大臣致驻华公使芳泽函

(1927.9.28　第249号)

日前已电告贵官，应将关于解决满蒙悬案的交涉暂停。最近乘本庄中将和松井少将归国之机，经军部与外务省有关官员商议结果，已确定另纸甲号的方针，作为挽回此项交涉的办法。并且为敦促张作霖反省，现在特决定让本庄以口头向张提出另纸乙号的意见，说是本大臣带去的口信，作为重新开始此项交涉的前提。因此，希望贵官仔细阅读另纸附件，然后按附件所示的方针，与有关方面采取一致步调，努力使此项交涉取得进展。

待本庄中将到北京归任后，请贵官向该人听取详细情况。

日本外务省档案胶卷，P57，P.V.M.23，第530—532页

## 田中外务大臣致驻华公使芳泽函附件甲号

(1927.9.28)

关于解决满蒙悬案问题

为了解决满蒙悬案，昭和2年9月21日和24日两天，在外务大臣官邸召开了军部以及外务省各有关官员的会议，协商决定下列各项，并已经过外务大臣批准。

9月21日出席人员

出渊外务次官　本庄中将

阿部军务局长　松井第二部长

松井顾问　有田亚洲局长

天羽一等书记官

9月24日出席人员

森外务政务次官　出渊外务次官

南参谋次长　畑陆军次官

本庄中将　松井第二部长

松井顾问　有田亚洲局长

古庄军事课长(代理军务局长)　天羽一等书记官

(一) 挽回交涉的方法:

(1) 应让张作霖对公使道歉说: 关于满洲之发生排日行动实感遗憾, 约定将来以诚意取缔之。同时, 让张作霖向田中总理发出上述内容的私函, 作为借以挽回局面的主要机会。

此外,应尽可能使对方停止打通铁路工程。

(2) 上述事宜施行日期, 如果满洲的排日运动状况止于现在的程度,则以本庄中将归任之时,亦即10月5日为宜。

但上述日期须以杨〔宇霆〕在北京停留为其前提。

(二) 挽回交涉的实施方法:

(1) 令杨充任使者到日本公使馆道歉, 届时令杨提议说: 张〔作霖〕也有意向芳泽公使致谢,因此,希望能去访问张。然后在公使会见张的席上让张致谢。以上系采取让中国方面自发地提出要求的形式。为了让对方作到此点, 应由本庄中将适当地向杨给予暗示。

(三) 交涉顺序:

(1) 悬案问题和铁路问题,大致均应由公使与杨进行交涉。

(2) 铁路问题可由公使与杨只议定大纲,但应尽量详细。

(3) 满铁根据公使与杨议定的大纲再商妥细则, 届时驻奉天总领事、驻吉林总领事等应根据需要援助满铁。

(4) 关于非法征税和帽儿山〔领事〕分馆等问题，应先就大纲达成谅解，然后移至当地交涉。但是，此等问题的大纲和铁路问题不同，以在北京只达成极其概略的谅解，然后尽快移至当地交涉为宜。

(四) 铁路线:

(1) 在东方会议上决定的铁路预定线，须使其作为中国的满蒙铁路网的一部分，全部予以承认。但是，须使对方具体着手进行的铁路线，在不得已时，目前可满足于只办成(甲)吉会、(乙)长大等两三条重要铁路。

(五) 交涉时的缓和手段:

(1) 根据开发满蒙的根本原则，东三省方面热望修筑的铁路，只要不显著妨害我国的利益，应尽量容许。

(2) 公使于必要时可以声明，将尽量对中国方面放宽军事运输的条件；并且当新建有日本参与的中国铁路时，将尽量设法不给中国方面造成不当的损失。

(上述放宽的方法和程度等，应交由〔外务省〕亚洲局研究。)

(3) 当解决非法征税与设立帽儿山〔领事〕分馆问题等悬案时，将不惜采取互让的态度。

(六) 关于铁路线的交涉，应大致于11月下旬结束。

(七) 如果尽管我方采用上述稳健方法，开诚布公地进行交涉，中国方面仍表示缺乏诚意的态度，以致交涉无进展时，我方应按已往的决定，采取果断的手段。

(关于果断的手段，应由军部和外务省重新研究恰当的办法。)

日本外务省档案胶卷，P57，P.V.M.23，第514—521页

## 田中外务大臣致驻华芳泽公使函附件乙号

(1927.9.28)

当本庄中将归任之际，田中总理大臣关于满洲排日以及满蒙悬案交涉问题带给张作霖的口信(1927.9.26)

关于本人对此次奉天发生的排日运动的想法，我想经过日前本人的特使芳泽公使的传达，阁下早已知晓。我一贯相信：从来对阁下怀有好意，一遇机会即竭力表示；阁下也一向对我的好意充分谅解，与我不断诚心相处。然而，当此次本人组阁之际，东三省发生史无前例的排日运动，即或是基于误解，也实在出乎本人意料之外。特别是，根据各种情报来看，幕后有东三省官宪的活动，我内心感到十分不快；不仅如此，甚至于令人不得不怀疑东三省官宪的居心。如果不揣冒昧地说，中国方面对我方简直是采取了欺人太甚的态度；我方也痛感简直是到了不能不采取果断行动的地步。我考虑，此次运动给东三省播下了祸种，如不及早采取果断措施，加以剿灭，恢复当地治安，结果必然导致南方以及俄国方面对阁下问鼎轻重。俄国人以及南方派一定认为，趁此机会用兵，是更容易打倒阁下的方法。如上所述，排日运动对阁下本身也极为不利，因此，恳切地劝告阁下，彻底加以取缔，使将来不再发生此种运动。

帝国对于满蒙的主要目的，本来是想把该地建成安全的经济发达地区，以便我国和中国共享利益。而且，关于该地区经济开发的设施，今后必须加以计划的事宜很多；为了付诸实施，我方愿不断给中国以援助，互相携手，以谋双方之福祉，而丝毫不会排斥中国，或侵害中国主权，贪图一己的私利。我们衷心希望：日中相互协作，共享利益。东三省当局如能了解我方诚意，满蒙的经济开发始能有望；我方对此也诚心给以支持，甚至于对经济发展所必要的维持满蒙治安问题，也决心不惜给以正当的援助。

昭和二年八月十六日

本庄中將ノ就任ニ際シ滿洲排日反滿洲事變交
涉ニ關シ田中總理大臣ヨリ張作霖ニ對スル傳言案
今回ノ奉天ニ於ケル排日運動ニ關スル我意嚮ハ過般芳
澤公使ヲシテ自分ノ特介トシテ傳達セシメタルニ依リ
閣下ニ於テモ既ニ承知ノコトト思考ス　元來自分ハ
從來閣下ニ對シテハ好意ヲ有シ機會有ル毎ニ之カ
表示ヲ怠ラス　閣下亦從來我好意ヲ充分ニ諒解
サレ誠意我ト提攜ヲ持續セラレ居リシコトト信ス
然ルニ今回自分カ組閣セルニ際シ東三省ニ於テハ曾テ
前例無キ排日運動起リタルハ假令誤解ニ基ク

1 P.V.M. 23 522

本日十時閣議
軍務局長
及参謀本部長へ
密送付済
（九月二十二日）
九月二十三日
總理ヨリ閣
議ヘ報告済

モノトスルモ自分ノ試ニ意外トセルトコロニシテ殊ニ諸種ノ階級ニヨリ其裏面ニ東三省官憲ノ存ルコトヲ知ルニ及ヒ不快ノ念禁スル能ハサルモノアリ否寧ロ之ニ依リ東三省官憲ノ心裏サヘモ疑ハサルヲ得サルナリ忌憚ナク云ヘハ支那側ニ於テ余リニモ我ヲ侮辱シタル態度ニ出ツルニ於テハ我方トシテハ思ヒ切リタル行動ニ出テサルヘカラストサヘ感シタル位ナリ思フニ今回ノ運動ハ東三省ニ甚タ適シカラサル種ヲ蒔キタルモノニシテ早キニ臨ンテ断平タル処置ヲ執リ之カ剿滅ヲ期シ同地方ノ静安ヲ回復スルニアラサルハ

結局南方及露西亜側ヨリ閣下ノ鼎ノ軽重ヲ問ハルルニ
至ルコトモ必然ニシテ露西亜人及南方派ハ之ヲ以テ
兵ヲ用フルヨリ更ニ容易ナル閣下打倒ノ方法ナリト
認ムヘシ右ノ如ク排日運動ハ閣下自身ノ為ニモ甚
シキ不利益ヲ来スコトナレハ将来右様ノコトナキ
様徹底的ニ取締ラムコトヲ切ニ勧告ス
抑々帝国ノ満蒙ニ対スルモ此ノ[illegible]クニシテ支那ニ於ケ
ル安全ナル経済発展ノ地タラシメ我[illegible]支那ト
共ニ其恵ニ浴セムコトヲ期スルヲ以テ主眼トナス而
シテ該地ノ経済発展ノ施設ニ至リテハ今後計

P.V.M. 23 524

蓋スヘキモノ甚タ多ク之カ実行ノ為常ニ支那ヲ援助シ之ト提携シ以テ双方ノ福祉ヲ図ラントスルモノニシテ毫モ支那ヲ搾取シ或ハ支那ノ主権ヲ害シ我独リ利ヲ貪ラントスルモノニアラス日支共同シテ働キ共同シテ其ノ利益ヲ浴セントノ我カ衷心ノ希望ナリ東三省当局者ニシテ我カ真意ヲ諒解シ満蒙ノ経済的開発ヲ企図スルニ於テハ我亦誠意ヲ以テ之ヲ支持シ経済発展ニ必要ナル満蒙治安ヲ維持ニツトメ正当ナル援助ヲ惜マサル覚悟ナリ。東三省側ニ於テ我方ノ真意ヲ諒解セス日支提携

P.V.M. 23 825

シテ満蒙ノ経済的発展ヲ策セムトスル我方ノ希望ヲ
顧視スルニ於テハ自分ハ日満関係ノ将来ニ付新ニ深
甚ナル考慮ヲ加フルノ必要アリト認ム若シ今後
ヲシテ閣下並ニ楊宇霆ニ申入レシメタルモ一ニ此ノ點ニ
付閣下ノ衷心ヨリノ諒解ヲ求メ日満関係ノ将来ヲ
改善セムトスル趣意ニ外ナラス閣下幸ニシテ事態ノ重
大ナルヲ感シ自分ト閣下ノ従来ノ関係ヲ回想セラレ素
ニ示スニ誠意アル態度ヲ以テシ誠心誠意東三省ニ
於ケル日支提携経済開発ヲ図ラムトスルニ於テハ自
分ニ於テモ閣下ニ対シ絶ニ好意アル態度ヲ維持シ之

P.V.M. 25 526

ニ近者ナル支持ヲ与フルコトヲ惜マサルヘシ
今ヤ日満関係ノ将来ハ一ニ閣下カ其ノ真意ト決意トノ
存スルトコロトヲ充分諒解セラルルト否トニ在リ満洲
ノ地タルヤ歴史的ニ将地理的ニ帝国ト相離ルヘカラ
サル特殊ノ関係ニアルヲ以テ帝国政府ニ於テハ之ニ対シテ
ハ特ニ別ノ考慮ヲ拂ヒ方針ノ実行ニツキテハ堅キ決心
ヲ有スル次第ナルニ付閣下ニ於テ充分ニ事態ヲ諒解
セラレムコトヲ希望ス

6
P.V.M. 23 527

倘若东三省方面不了解我方诚意，对日中携手谋求满蒙经济发展的我方希望，加以蔑视，本人认为：对日满关系的未来有重新加以严格考虑的必要。本人所以派芳泽公使向阁下和杨宇霆提议，其主要精神，即关于此点请阁下衷心谅解，以改善将来的日满关系。阁下幸而感到事态严重，回顾本人与阁下的过去关系，以诚恳态度对待我方，真心实意在东三省实行日中合作，谋求经济开发，本人也将对阁下维持怀有特别好意的态度，不惜给以正当的支持。

现在，日满关系的未来，全赖阁下是否对我方上述的真意和决心充分了解。满洲地方在历史上、地理上，对帝国有不可分的特殊关系；帝国政府对此将给予特殊考虑，对方针的实行抱有坚定决心。我希望阁下对此事态有充分了解。

日本外务省档案胶卷，P57，P.V.M.23，第522—527页

## 町野武马的回忆录

田中内阁刚成立后，田中首相曾邀我〔町野武马〕去，谈称："吉会路光拿了钱，却毫无结果，我打算在目前务必将满蒙的铁路问题彻底解决。"我说："很好，但是从正面提出，很无把握。中国现在民气汹汹，交涉很难办成，必须给予巨大利益，或者痛加威吓才成。就是铁路问题，从正面提出，对方也要说这违背民意呀！或说其它什么，加以拒绝。这件事与其由两国政府打交道，莫如由满铁先与张作霖个人接触为宜。不过张是大元帅，我方也该选一位相应的大人物。"首相说："我正打算把山本条太郎放到满铁，让他去演这出戏。"我当时和山本还无何深交，但很知其为人，当即表示赞成。于是首相让我去见他。临别时我问首相："您有多大决心？"首相说："如果不成功，将赌国运，用武力干！"我到山本处，告诉他说："田中首相要让您当满铁社长呢！"山本说："不行！到满铁有什么

可做？我最讨厌闲呆。”当我讲了情况后，他说：“挺有意思，可是我能办得到吗？”我说：“别人不敢保，您一定能办得到。”山本于是哈哈笑着说：“说我一定能办到，那我就接过满铁吧！”就这样答应了。两三天后，我们一起面见了田中首相，谈话时我说了好多遍“武力”，“武力”。山本生气地说：“你不是说我能办成吗？那就别动不动提武力啦。”商议结果决定：“应将全部情况严格保密，不可让外务省轻举妄动。”山本先生不久便去大连赴任了。稍后我也回到北京。

我在回北京途中，在下关驿下车时，随便买张报纸看，见报载外务省训令芳泽公使就吉会路与其它铁路权益向中国政府提出了某种要求，已被中国拒绝。不禁大吃一惊，心想完全被田中首相欺骗了，立即给山本先生拍了密电说：“万事休矣。”我便赶忙乘船回到北京。一到北京就接到山本先生的回信。他说：“彻底失望啦，我问首相，他说这是外务省单独干的，他也不知道，另等机会吧！”到昭和2年9月末，我认为时机到了，因为我在北京不断向张作霖吹捧山本，张似乎也很尊敬山本先生。我还了解到张作霖和田中首相的交情，张作霖感到曾受过田中首相非常大的恩惠。于是电告山本：“希望快来。”山本先生于10月8日以堂堂的阵容从大连出发。他到北京后很不放心，到宿舍时不断问我：“预先商量好了吗？”我说：“什么也没商量，打算今晚向张作霖说明原委。”山本面孔凄怆，说：“你干坏了可别自杀呀！”我说：“保险没问题，因为自杀是痛苦的。”在这里应该提一下芳泽公使，他为人正直谨慎，是极端诚实的有道德之士，对于使用权术，或运用智谋探测对方心意之类的手段，似乎认为都是犯罪的行为。所以我们不能将此事全部告诉他，在一定意义上是欺骗了该公使，为此曾煞费苦心。

《山本条太郎·传记》，第561—563页

编者注：这段资料，在翻译时略有删简。

## 江藤丰二的回忆录

田中大将组阁后，山本先生曾预定入阁结果未成，当了满铁社长，担起经营满洲的大任。当时召开了东方会议，决定在满洲修建七条铁路。山本问我〔江藤丰二〕："究竟能不能修成？"我说："不能。"因为如果将这些要求拿到张作霖那里，会立刻争吵起来。山本说："麻烦啦，我已经承担起此项交涉，你没什么好办法吗？"我说："那么，只好如此，如此。"事情就从这开始了。我回北京后，不断和大元帅的顾问町野武马保持联系着手工作，但困难很大。张作霖看到方案后说："这不是日本准备与俄国开战用的铁路吗？"谈话很难进行。后来经过种种说服，他自己提笔在记载着铁路线的文件上圈了四条铁路。我说："可以放弃两条，请再圈一条，共五条吧！"张说："在我根本不了解的地方修铁路，是无法约定的。"我说："多一条少一条，相差无几。"终于由我让张提笔又圈了一条。那时张作霖似乎浑身都在哆嗦，并说："这只是预备性商议，暂且不要发表。"不久，蒋介石北伐逐渐开展，政友会高唱应出兵华北，援助张作霖，于是终于出兵山东，铁路问题就放下了。山本先生要我进一步用五亿或十亿日元干脆把满洲买过来的话，也就是在这时候说的。总之，此事仅张作霖内心同意了而已。我去大连向山本谈了此事，此事暂未发表。他问我说："有希望吗？"我说："大概能成。"他说："那么，我派太太去北京，探探张作霖的虚实吧。"于是，山本便让满铁派专车送夫人等去北京游览。张作霖闻讯后，决定由张作霖夫人主持欢迎，派专车前往迎接。山本夫人等在北京停留一周，张欢迎的非常热烈，而且不是单纯礼节性的，纯粹是出于内心的款待。山本夫人在北京停留期间，张特意派专车出去搜集山珍海味设宴招待；派铁路官员充当向导，招待山本夫人登八达岭游览长城；其款待之盛，是前所未有的。夫人回大连时，还带回来

大量礼物。山本听到这些消息后说道:“已经没问题啦,这回该由我去结束交涉啦。”

《山本条太郎·传记》,第563—565页

编者注:这段资料,在翻译时略有删简。

## 2 山本条太郎、张作霖协约的成立

### 驻北京公使馆武官本庄致陆军省次官电

(1927.10.13 第612号)

10日午前,山本满铁社长抵燕。当天午后,如支第610号电陈,张作霖曾向芳泽公使就排日问题表示歉意。昨11日,山本社长会见张作霖长谈约三小时,始终围绕重开关于满洲的交涉问题进行磋商,双方基本上取得谅解。

4日,卑职曾会见张作霖,在长时间会谈中我传达了田中总理大臣的意见。当时,张谈称:“关于铁路线一事,我将同最近来京的山本社长直接交涉。借款利息一事,可委诸杨宇霆与公使或山本社长交涉。”昨天,山本、张作霖间交涉要点大致如下:

一、山本提议吉会、长春——大赉、洮南——索伦、吉林——五常、延吉——海林、齐齐哈尔——黑河、新丘运煤线等七线。张作霖表示:齐齐哈尔——黑河线因情况不明,容调查后再议;新丘运煤线因我方已设有轻便线,故难予同意;对该两线表示反对。对吉会、长大、洮索、吉林——五常、延吉——海林等五线表示同意。此外,对方还提出海龙——吉林线,山本表示接受。

二、据满铁计算,上述七线的建设总经费为一亿四千八百万元。山本同意在新建铁路获利以前,延期支付建设费利息。

三、关于新建铁路初步取得如下谅解:大体上按洮南——齐齐哈尔线前例,由日本方面承办工程;除派修筑工程师、会计(洮南

——齐齐哈尔线，只此二者)外，还包括监督营业。

四、山本同意中国方面修筑海龙——吉林线、吉会线及打通线等。

五、同意在新建铁路线上的主要城市开设商埠。

六、待各线交涉结束后，开始动工。

有关属于吉林的铁路，因为必须由张作霖命令张作相使之同意，故要求对其中海龙——吉林线务必向吉林当局让步，为此作出上述决定。同时商定同杨宇霆只讨论建设费利息一项。

上述协议事项已于昨夜写成书面，今日由张作霖说服杨宇霆。今日午后四时起，山本、杨宇霆二人已开始议定上述利息问题。

山本会见张作霖时，曾坚持要求改变中东铁路南线的轨距。但张作霖答称：因最近同俄国之间有中东铁路利益折半的协定，故难以同意，可暂令中东铁路督办吕荣寰进行调查。

同时，山本尚提及东三省治外法权和我国国民的居住、营业、占有土地等问题。张作霖以事关重大表现踌躇。估计只能是山本与张作霖之间作出备忘录的程度。

上述铁路问题，应决定均由芳泽公使与中国方面负责人员签订，以树立公使之威信，山本一概不应出名。该项签署当于今明两日内结束。山本社长本应今晚归去，但因上述情况归期须稍有迟延。为此，今日同杨宇霆的交涉颇费周折，根据情况能否最后签订尚难断定。然而，不论由谁完成，如上述铁路建设大纲达成协定，则有关细目的交涉，当会比较容易。国家之庆幸莫过于此。

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第23—29页

## 芳泽驻华公使致田中外务大臣函

(1927.10.14)

山本满铁社长于10日来燕，13日离去。在此期间，11日和12

日同张作霖会见。13 日同张作霖、杨宇霆会见。不仅就铁路问题，并曾就满洲的治安维持方面的换文问题以及日中经济协定问题进行了会谈。以上从拙电第 1080 号、第 1083 号已有所了解。如去电第 1084 号所陈，山本社长对本使谈称，关于上述换文以及日中经济协定等问题，不过是一席茶余谈话；但该社长在同本使会谈中曾透露，关于上述两案已由斋藤满铁理事于大连起草，据此可知，山本社长似乎已从大连带来腹稿，以便解决铁路问题。此外，山本社长似乎曾命江藤、町野等向张作霖透露，关于此次铁路交涉可立即使用三百万元至五百万元。同时，张作霖向山本社长明确表示，对中东铁路今后采取绝对不许敷设五呎轨距的方针。山本社长并对张作霖谈称：如果中国方面赎回中东铁路南部线，并改筑为标准轨距时，满铁将不惜付出几千万元。对此，张大元帅表示：中东铁路南部线虽欲行收回，但现在尚非时机。又据山本社长所谈，在此次铁路交涉中，由于中国方面希望在通辽、林西间修筑铁路，故满铁方面未提出通辽、开鲁线。关于新丘线，中国方面坚决反对，不仅终无获得同意之希望；而且，因为有抚顺煤矿，该线并无急于实现的必要，故此次并未坚持此项要求(据山本社长观察，由于张学良一派重视新丘煤矿，除非日中合办，恐均难解决)。洮索线问题，向中国方面表示大约五年后开始动工。关于在铁路沿线主要地点开辟商埠地，中国方面大体表示赞同，因而社长已面交希望开埠地点表。此外，关于铁路修筑问题，除利率问题以外，大体上均同中国方面已达成谅解。关于利率，原则上虽定为八厘，但中国方面最初主张在铁路经营尚未获利期间应不计利息。现在大概规定如下：即未获利期间，借款合同上定为五厘，另在秘密合同上规定向满铁支付相当于一厘五之款额。中国方面表示，如利率过高，将引起地方人士反对；可在表面上尽量将利率定低，在暗中予以补足。根据中国方面此一提议，最后定为六厘五。故双方要求已在

很大程度上有所接近。

山本社长临行时，在车站上曾对使馆人员说，中国方面最后曾对换文以及日中经济协定问题，又表示有意进行交涉。

山本社长于昨13日夜由此出发，将径返东京，详细情况直接可从社长听取。仅作为去电第1080号之补充，供参考。

本报告请勿泄露给外务省有关部门以外。

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第47—52页

## 驻北京公使馆武官本庄给陆军大臣的报告

(1927.10.14)

如支612号报告所陈，昨12日山本社长与杨宇霆就新建铁路的利息问题举行了谈判。山本主张，至消除亏损之前，这一期间虽可暂缓支付利息，但其后必须于既定利息之外，另加缓付利息若干，一并偿付。杨表示，此次交涉各方面均已知晓，因此必须使人感到对中国方面似乎多少有利；而且修筑铁路一事主要是由日本方面提出的，一些损失当然应由日本方面承担，因此不同意补交上述缓付期间的利息。今天13日正继续进行谈判，究能取得如何结果尚不能断定。卑职从国家立场出发，希望其得到解决。山本会见张作霖时，曾提出关于满蒙的治安维持方面的换文（指交换官方文件）问题以及日中经济合作问题（内容系关于废除治外法权与杂居〔中国〕内地问题），所幸张作霖全部接受。但据云潘复总理、常荫槐交通次长及杨宇霆等，有正向张作霖提出反对意见的迹象。卑职从宗旨上对该两案本无异议，但此类问题纯属于公使任务范围，而非满铁社长应为之事；其所以引起近来的意见隔阂，亦属自然。因此，卑职曾主张山本社长可暂时不必来燕，可是考虑到公使前此已有怂恿山本来燕之举，故最后乃同意社长来此，但不可参与交涉，只能限于向张作霖陈述日满的利害关系，以促进公使之交

涉，留燕一两日后即须返回。然而，不料终于提出了上述重大问题。即使这是山本社长个人的意见，如仅止于口头程度，尚勉强可以，如见之于文件，则中国方面必然要予以相当考虑。关于利息问题，杨宇霆终于提出较当初对我私谈远为强硬的主张，估计不能不起因于上述情况。事已至此，现已按东京各有关方面所考虑的满铁与公使在交涉中的关系问题而作的决定，就要求张作霖发出致田中总理的公函一事，开始进行非正式的交涉。现在如对此加以督促，亦无何意义，听其自然而已。但是，无论情况如何，惟有铁路问题必须使之实现。公使现在正多方设法。

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第30—34页

## 田中外务大臣给驻华芳泽公使的电报

(1927.10.14　　第454号)

关于贵电第一〇八〇号，满铁同张作霖之间已就铁路问题及其它问题进行直接谈判一事，本大臣毫无所知。山本社长曾于9月13日由吉田总领事转来如下意见：即“张、杨等态度稍有缓和，此地之排日将停止，此时，如我方之严肃态度稍有松弛，匆匆转向各项具体交涉问题，或可能易于收效；然而，却有给今后交涉带来损失之虞”，故认为暂时坚持给贵官第四〇四号电报所定之方针实为至要。此后再无其它消息。后来松冈付社长曾来电请示会见杨宇霆时应持之态度。对此，曾电示松冈，我方自应持严肃态度，在谈判时应限于听取杨之意见，松冈应尽量避免发表意见。此意您已知晓。然而，10月1日土肥原给参谋次长的电报，却提到怀疑满铁有向张作霖提出某种提案之事。关于此事，曾由贵官向江藤询问，江藤答称，山本社长对张所转达者，乃系有关日中经济提携必要性的综观大局之论；松冈付社长所转达者，乃系力陈必须停止并行线，否则绝不能进行商议；云云。而此次山本社长北京之行以

及贵电第一〇八一号、一〇八二号所陈，事态大有急转直下之势，已达到一定程度的具体化阶段。我对此种情况感到颇难理解；而山本社长事前未同贵官进行任何商量，即同张作霖进行重要交涉，实属不当。其次，据松冈来电（去电第四四一号已转电）称，关于吉会线及长大线，合同内容几乎已完全确定，故无需再商订大纲，云云。然而，此次满铁社长却又声称，所拟最后商定者，仅为包括上述二线的五条铁路的大纲。这又令人难以理解。关于上述诸端，待满铁社长来东京时，听取其有关此等事宜的报告后，当提醒其予以注意，切勿作出易于招致干涉外交的责难的行动。贵官在此种情况下，对满铁同张作霖的交涉可以不必介意，亦不必等待张向本大臣发出私函，可径自开始交涉。交涉方针仍根据9月28日亚——机密第二四九号训令，该方针现在并无任何改变；贵电第一〇八一号内开关于铁路合同一事，可按贵官意见行事，并以训令为参考，不要过分拘泥。当谈判时，倘若中国方面坚持主张以吉林、五常线及延吉、海林线代替新丘线及林西线；或者以筹备费等关系，我方在五线之外再提出增加吉林、五常线及延吉、海林线时，则应重新考虑，希再作请示。另外，于重开谈判前，对满铁方面所进行的交涉经过情形，应调查清楚，务请注意使我方之主张勿发生不一致之处。

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第53—58页

编者注：原件未注明日期，约为1927年10月14日。

## 芳泽驻华公使致田中外务大臣电

（1927.10.14　第1085号）

本公使发给奉天的第一二三号电报内开：

张作霖日前对山本满铁社长表明，打通线工程即使不能停止，亦不许延长至通辽以北；同时，将命令有关官宪，停止吉林——海

龙线的工程以及扶余——开通线的测量，中东铁路横断线要坚决进行。目前，满铁对中国方面进行的铁路交涉，遇到代理交通部部务常荫槐一派之反对。又据前呈大臣电报第一〇八三号中所载姚震之谈话推测，安福系对此事亦引为不快，张作霖能否按上述态度付诸实行，不无疑问。希将以上实情调查清楚，电告大臣及本公使。此外，关于今后动向，亦希多加注意，随时电告。

请转电吉林、郑家屯、齐齐哈尔方面。对吉林，要求就吉林——海龙线；对郑家屯，要求就扶余——开通线；对齐齐哈尔，要求就隔断问题；各根据本电精神，令其查明报来。

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第 35—36 页

## 驻北京公使馆武官致陆军大臣电

(1927. 10. 15)

支字第六一六号电陈，张作霖曾答应山本社长，关于就铁路建造事宜备文送国务院审议一事，业已暴露秘密，万事皆休，故已停止进行。昨日町野、江藤两人携带上述文件，直接要求张作霖签署，张作霖颇感不安，急忙请杨宇霆前来，小官亦得在场。杨宇霆以初次得见该文件为由，倾吐了种种意见，竟声言虽然张作霖业经应允，但此事非大元帅所能专断。经町野、江藤竭力说明，小官亦乘机插话，改正了该文件中某些条款，结果说服了杨宇霆。本月15 日，町野、江藤又携带该文件抄本会见张作霖，张作霖亲笔写个阅字(大元帅批准公文的惯例是自书阅字)，以为同意之证据。最初告知杨宇霆时，唯恐话不投机，造成障碍；曾取得张作霖的谅解，除有关利息一项外，均由张作霖独自决定。上述各节杨宇霆业已知晓。原案虽稍有修改(原意并无何改变)，此项文件更具有了现实性。

经协商确定最后文字时，标题只写上“协约”二字，其要点

如下：

〔"协约"内容见后面资料，此处从略〕

对前此报告的内容，进行变更的主要之点是：

一、必须修筑的铁路线减为五条；

二、删除在新铁路线上主要车站开设商埠地一项（对此项问题，张作霖、杨宇霆虽然并不根本反对但因事关管辖问题，不宜列入铁路协约之内，故删除之）；

三、删除营业监督一项。

上述情节，须根据此次我政府的命令，即由芳泽公使签订铁路建设大纲，由山本社长付诸实行。

此外，将上述协议最后变成政府间的正式协约，尚可能遇到一些麻烦；吉林、奉天当局同满铁之间订立细目协定时，亦将有相当困难。然而，此次得以订立此项满洲铁路大纲，无论如何实乃国家之幸。上次电陈已取得张作霖承认证据的协约文件，现正由町野交涉中，估计至迟在16日晨会有结果。

关于铁路一事的长文电报暂止于此。关于本件，当事人希望保守极密。并且，电文中为了详述情况，恐有不少欠妥文字，希对部外保密；如有必要作内部通报时，特请斟酌订正。

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第64—71页

## 协　　约

中国政府（以下称为政府）与南满洲铁道株式会社（以下称为会社）双方约定下列条款：

第一条：政府委托会社承办建造下列五条铁路，应于签订承办合同之日起立即开工，承包款额另行规定。

（1）自敦化经老头沟至图们江江岸线；

（2）自长春至大赉线；

（3）自吉林至五常线；

（4）自洮南至索伦线；

（5）自延吉至海林线。

第二条：各线工程竣工移交后，应将承包款额付与会社，如不支付，即按洮昂铁路承办合同之例，作为借款；此时应按另纸所定之借款利率与协约附件计算利息。

第三条：本协约签字后，应立即商订各条铁路之承办合同。

第四条：政府与会社应就第一条内所载各条铁路与会社铁路，订立联络与运费协定。

第五条：政府不将打虎山至通辽铁路展修至通辽以北，将来并应与会社商议本铁路〔与会社铁路〕联运事宜（包括运费问题）。

第六条：政府决定修筑吉林至海龙城的铁路，将来并应与会社商议本铁路〔与会社铁路〕联运事宜（包括运费问题）。

第七条：政府不修筑开通至扶余的铁路。

第八条：本协约自签字之日起即发生效力。

第九条：本协约用中文与日文各缮写两份，双方各保存一份。

第十条：本协约签字后，尚须由两国政府的代表正式签字。

## 借款利率与协约附件

中国政府与南满洲铁道株式会社，双方商定下列事项：

第一条：借款利率定为年利八厘。

但该铁路的利润（所谓利润，系指自总收入中减去不包括利息在内的总支出后的余额），在每年不满借款款额的百分之五时，允将借款利率定为年利五厘。当利润达到百分之五至百分之八时，除自其利润中支付年利五厘的利息外，并应将利润余额之一半，作为利息支付之。

第二条：各条铁路应聘用日本人担任会计主任。会计主任管

理有关本铁路的收入和支出，并与铁路局长会签有关本铁路的支出票据。

## 借款利息另约

兹协定借款利息另约如下:

因会社已允按借款利率与协约附件第一条所载，当利润不敷支付年利八厘的借款利息时，特别是利润未达到借款款额的百分之五时，可将借款利率定为年利五厘；利润达到百分之五至百分之八时，在年利五厘的利率外，并以利润余额之一半作为利息。为此，会社在利息方面所受损失，政府应补充其损失，使利率能达到年利六厘五(可再从利润余额中支出)。

《山本条太郎·传记》，第578—580页

## 田中外务大臣致芳泽驻华公使电

(1927.11.7　第492号)

关于去电第四五四号一事，已听取山本社长关于交涉经过的详细报告。山本社长本人承认他在处理上亦有不当之处，并表示歉意和今后注意妥善处理，请谅解。其次，关于铁路问题的善后处理，本大臣亦与彼具体研究，认为贵官与张作霖间关于铁路交涉一事，当前应立即停止；并决定由满铁社长同张作霖按已取得的谅解继续争取签订承办合同。

关于铁路建设一事，张作霖究竟有无诚意是有问题的；倘若确无诚意，尽管满铁社长带回签有“阅”字的协约，亦系无充分诚意之文件，虽强使张作霖在正式文件上签字，包括缔结承办合同，恐张亦必将制造某种理由拒绝实行。征诸往例，事属必然。然而，满铁社长谈称，既已同张作霖达成充分谅解，尽管对文件并不满意，仍充分确信有可能使张作霖缔结承办合同。所以，政府认为莫如暂

时撤手，静观事态的发展；从各方面考虑，亦事属可行；因而作出上述决定。但鉴于打通、吉海两路，因违反日中双方之协议及谅解事项，我方曾一再提出严重抗议；政府考虑如对此态度暧昧，则将有引起不良影响之虞，曾认为有必要暂将打通、吉海问题另行处理，使张作霖对贵官发出请求谅解的函件。然而，根据满铁社长等人的意见，现在如急于索取上述函件，又唯恐杨宇霆等反对派将乘机制造纠纷，使一切化为泡影；因此决定，暂先按满铁社长等人的意见，贵官与张作霖之间可按另电第四九三号的内容交换函件。如使张作霖同意交换上述函件，与其由贵官直接进行交涉，莫如利用以往的关系，由町野、江藤在贵官与张作霖之间进行斡旋，较为捷便。此事满铁社长亦将电命町野、江藤，贵官可直接指导此二人向张作霖进行工作，使其同意发出函件。

如将铁路问题按上述方针交由满铁处理，则所谓满蒙交涉，在目前须同中国进行交涉的具体问题，只剩有帽儿山〔领事〕分馆、《盛京时报》、非法课税等问题。本届政府关于满蒙政策的一贯方针，在于真正维持此等地方的秩序，使满蒙成为内外人得以安居之地，并使之成为经济发展获得安全之区，以期彼我双方皆受其惠。"东方会议"上关于满蒙交涉的主要目标，曾取得的一致见解，如贵官所知，乃在于使张作霖充分理解其在东三省过去、现在以及将来所处之地位，并充分理解上述我方意旨，彼此达到肝胆相照的地步。如铁路问题，乃按上述曾取得的一致见解，目前使其实现的具体问题之一而已。前一时期，贵官虽曾多次会晤张作霖反复陈说，但未能达到上述主要目标，而转入铁路交涉。不久，交涉中止以至今日。由于町野、江藤等暗中活动结果，张作霖大体上允诺关于打通线等问题可发出略如上述的函件。望贵官本着重开交涉的精神，立刻求见张作霖，首先尽最大努力向其详细陈明上述东方会议之宗旨（按本庄归任时带回的本大臣给张作霖的口信要点），以贯

彻我方的意图。上述要点，本大臣认为，是实现同中国方面谈判的经济提携、日华共存共荣这一目标，解决当前所应解决的各项具体问题，所必须具备的前提。因此，特强调指出。

其次，贵官提到铁路问题。已同满铁社长大体上进行商谈，贵官于目前虽可不必过问，但仍有必要敦促对方以诚意付诸实行。此事可事前令町野等进行商谈，要求其提出函件。至于帽儿山［领事］分馆、《盛京时报》、非法课税等悬案，可在与张会见时，或者在以后的良好时机，一般地交换意见。关于帽儿山问题可按前电处理；《盛京时报》问题，待中岛真雄赴奉时，可与商谈改组。贵官可根据情况，将我方态度作适当说明，对方肯定会充分谅解的。至于相当复杂而又困难的非法课税问题，可按照我方历来采取的一贯态度进行一定的谈判之后，作为地方性交涉加以处理。贵官和张作霖的交涉，大体上进行一两次即可结束。

所示各点，如果同意，即希按此行事。

上述决定，有如所料，乃基于东方会议决定的所谓满蒙交涉，现在在执行中必须前进一步。如贵官所知，外务省对满蒙交涉，尤其是对铁路问题的进展予以极大注意，而收效甚微已如前述。可以预料，社会舆论必将提出种种疑问。对此等疑问，贵官可作以下简单说明，即“满蒙交涉重开后，经一二次商谈，同张作霖之间已取得充分谅解”。关于铁路问题的结果，如有人提出询问，可答称：“关于交涉内容，现在尚非公开言明之时，最近当有具体事实体现之。”

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第 138—148 页

## 参谋次长给驻北京公使馆武官本庄中将的电报稿

关于满铁社长与中国方面的交涉经过，屡承详细电告，内情尽悉。铁路问题大纲一事，其所以意外顺利解决，谅多赖贵官等从侧

面多方援助，欣慰之至。查此次非正式交涉，既未于事前取得公使之充分谅解，而所议事项，又不仅限于铁路问题，并涉及满洲治安的维持以及经济等问题。满铁此举，显系越权。尤其上述两文件，愚意认为有被利用为进行铁路交涉诱饵之感，因此，对公使的正式交涉，将有招致恶劣影响之虞。对此，不仅芳泽公使，即外务省当局，因责任攸关，恐处境亦颇感困难。此次交涉之采取此种方式，想固属事出有因，但今后有关各方面的合作万一不够协调，进而引起中国方面的某种疑惧心理，致使煞费周折始告成立的非正式协约毁于一旦，为国家计，当然极为遗憾。现在外相已对满铁社长的越权行为进行告诫；同时并电训公使，令其参照既定协约，着手商谈正式协约，估计亦系对上述情况怀有忧虑之故(外交当局一方面为顾全芳泽公使体面，另一方面又为使既定之铁路协约不致被完全推翻起见，日前曾致电该公使)。根据上述情况，当今后政府间谈判正式协约时，贵官当周旋于外务省与满铁之间，力谋使双方取得充分谅解；同时，在中国方面与公使之间，则尽力给公使以援助。前此已有贵电第六二五、第六二六号所陈意见，但无论中国方面的情况如何，当前必须努力促使芳泽公使同张作霖间的正式协约成立。而此项重大任务，实际上只有贵官最为适任，故望同松井顾问等共同努力，为达到最终目的而全力以赴，是为至盼。

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第 113—116 页

编者注：本电报稿写成和发出时间不详，估计在 1927 年 11 月下旬。

## 芳泽驻华公使致田中外务大臣电

(1927. 11. 30)

关于贵电第五二九号一事，将所训示精神向本庄详细传达后，本庄已于 29 日会同町野往见杨宇霆。首先向杨说明：已将町野、松井等人同张、杨会谈详情向日本政府报告，政府感到对其意图似

有尚未充分了解之处，要求本人(本庄)再作进一步说明。然后提出，关于铁路问题，曾由本公使与张、杨开始进行交涉，为了作好善后处理，由张向公使发出函件似属当然。杨闻此言后答称：关于满蒙铁路问题，同本使的交涉尚未进入商讨具体问题时，山本社长即作为田中总理的代表来此议妥铁路问题的大纲，想必日本方面内部对一切已有充分谅解之后，由山本社长接替公使代表日本政府前来进行交涉的，故应由山本协定结束此次交涉。本庄谈称：吉海、打通线问题，由于侵害条约所规定的权利，日本政府已屡次提出严重抗议，并且最为重视；同时考虑到中国方面的立场，为避免今后发生纠纷，希望采取由张向公使发出函件的方式作好善后处理。杨对此答称：当商讨山本协定之际，山本曾言明如果新铁路协定成立，对吉海、打通线问题，定能作好善后处理；实际上日本方面已放弃其对吉海、打通线之抗议，根据此点，才成立了该协定。

本庄谈称：山本是否接受总理的意图虽不得知，然而山本终究不是日本政府的正式代表。政府的代表当为公使，凡属国际间的手续，按正式必须通过公使办理。何况，山本与张的协定最后一条曾规定，尚须由两国政府的代表正式签字。而现在却以换文代替签字，云云。杨对此答称：无论如何，山本乃秉承总理的意图作为总理的代表进行交涉的，而总理的代表当无正式与非正式之别，如果说山本非总理的正式代表，又焉能有协定之缔结？另外，国家间的交涉也并非仅限于公使，尚有通过特使进行的。山本协定最后一条关于两国政府代表签字的规定，并无重大意义。山本对上述规定只不过取其精神，而并非着重于文字。本人(杨)认为山本协定乃系草案，当根据草案另订详细具体的协定，在新协定上应由两国代表签字。而现在要求交换函件，则无疑等于撤销协定，因而绝不能允诺。并答称：若欲废除山本协定，重新同公使订立协定，亦毫无不可。如将由张向田中总理发出函件一事，理解为确认同总

理的代表协商，则将函件委托公使传达亦无不可。

此时，町野对杨问道：并未同政府商谈，仅作为个人意见，如果采取由张致函公使、委托公使向总理转达的形式可否？杨答称：此种作法不合乎中国公文程式，难以同意。如退让一步，改为致田中大臣函、委托公使转达，尚可同意。同时，杨还谈到，在中国方面，由于内部存在种种困难问题，倘若能将此等问题妥善处理，则对于可以使日本得到满足之事项将尽力而为。本人（杨）将进一步研究，总之，希望与张作霖直接会谈。因此，30日本庄曾访张作霖并进行会谈，张似乎事前已与杨宇霆磋商，所以此次会谈中张所谈内容与杨宇霆大体相同。张反复说明上述意见，并谈称：社会舆论风传本人（张）已成为日本的傀儡，将东三省已变为日本的殖民地；田中内阁正利用此次交涉进行宣传；山本竟违背约定乱传交涉内容；等等。为此，本人（张）处境极为困难。然后又谈称：如在此时与公使交换函件，恐更将引起社会上的误解，给反宣传提供材料。最后，张明确提出，公使对本人（张）同山本之交涉，事前并非不知，而现在又要求交换函件，为同一事宜反反复复，其意义实难理解。如公使坚持要求交换函件，除通过外交部别无它途。

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第83—89页

## 驻中国公使馆武官本庄致参谋次长电

（1927. 11. 30　　第711号）

如支字第七〇一号电陈，昨29日偕町野见杨宇霆，坚决要求张作霖向公使送交有关满蒙交涉的公文。杨对此重申支字第七〇〇号电所陈之理由，即已允诺由张作霖将送交田中外务大臣之文件通过公使转达，这已是极大让步。如再进一步要求，鉴于中国方面内部情况以及其它各种原因，无论如何，实难照办；不久前，英美记者亦曾提出种种质问，致使我方立场陷于非常困难境地（此

时，卑职尚未获悉杨与英美记者的谈话内容)。最后并以希望卑职直接同张作霖交涉为词而回避。但至昨夜杨对英美记者之谈话既已传出，公使乃立即以私函向杨发出攻击性质问。此外，关于由张作霖向公使送交公文一事，张作霖较杨尤为反对。事已至此，恐继续要求亦无济于事。今日 30 日，卑职仍单独往访张作霖，首先问及杨对英美记者的声明，张大为激愤，声称：英美报纸近来岂非连篇累牍地报导着，日本为开发满洲而借用美国资本吗？因此，外国公使和美国资本家均曾来访，向本人提出强烈质问；杨对英美记者的质问亦有所答复。另外，关于同山本的交涉，自山本归国以后，大部分报纸皆有登载，想必日本政府似有意利用此事进行宣传。因此，南方对本人不断发动攻击，甚至有人大肆造谣中伤，说日本报纸载有本人将满洲送给日本，想依靠日本援助而当武宪皇帝一事。这样，实使本人处于自取灭亡地步。对此，卑职谈称：上述论调，不过是报纸捏造而已；杨昨天的声明，却是他本人口讲的对田中内阁的攻击，现在如不向公使送交早已谈定之公文，则将重蹈前此排日之覆辙，势必导致日中关系的愈益恶化。张对此声称：山本同本人交涉的内容，公使并非不晓，然而，又要求向公使提出公文，日本的真意何在，实难理解。如势必索取，公使可向我国外交总长交涉。至此，谈话竟不欢而散。

张于临别时自言自语说：本人在暗中和极端秘密里，想为日本谋利益作的一些事情，竟全部公之于日本报纸，传播中外，而日本政府又不采取任何措施加以取缔，在此种情况下，岂非任何事情也不能再向日本谈吗？

情况如此，我想：日本或者采取作出一定让步，但仍以实行为主的态度；或者把向美国举借满铁社债也许不可能实现的情况考虑在内，当前〔对张〕断然采取积极手段。二者必选其一。

为查明目前实情，从速取得联系，派松井部长前往，不知意下

如何？详情容后电告。

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第193—198页

## 驻华公使芳泽致外务大臣田中电

(1927.12.5　第1287号)

关于第一二七九号往电一事，12月5日松井、町野来访，据称张作霖、杨宇霆都同意致函外务大臣。本使当即根据阁下以前指示，要求与张氏会谈。据悉张氏身体不适，未能会见。(据杨宇霆对本使及本庄中将表示，自上次报纸事件发生以来，津浦线方面战况不利，需要应援，张氏极为不快，无论与任何人会谈，都不会得到要领。此时将不会与本使会晤。)在未获允予接见之际，5日晚陈庆云来访，携带张氏致外务大臣的函件，并致函本使乞代为转递。本使当即与贵电第四九三号比较阅读，同阁下指示中词句仍有不同之处。于此，再通过松井、町野进行交涉，但想再进一步，毕竟不易。该函件业经收下，译文详另电第一二八八号及第一二八九号。

〔下略〕

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第208—211页

## 驻华公使芳泽致外务大臣田中电

(1927.12.5　第1289号)

张作霖致田中外务大臣函

田中外务大臣阁下：敬启者，日前山本社长来京所谈之事，敝意深愿以诚意商议。对于各该案详细规定，现拟饬由各该地方官逐项议订，仍令本彼此共同利益和衷商办，以敦睦谊。专此，敬颂勋祺

日本外务省档案胶卷，P58，P. V. M. 24，第214页

## 田中外务大臣致驻华公使芳泽电

(1927.12.7)

来电第一二八七号已悉。

顷接第一二八八号电，张氏来函已收到无误。查"各该案"中仍有可能被解释为包括日中经济协定及东三省治安维持问题之意。故望贵官所发之复函务须阐明我方立场，贵官之复函希如下文：

"敬复者，奉到　月　日来函，其内容已转达田中外务大臣。顷接该大臣电训，关于铁路问题一节，必须以阁下与山本社长之间所达成之协议为基础，以期圆满解决，此点我方毫无异议，应向阁下答复。相应函达，佇候明教。谨启"

希转电驻奉天总领事

日本外务省档案胶卷，P58，P.V.M.24，第218—219页

编者注：该复函于12月9日送交张作霖。

# 3　洮索、長大、敦老、老图铁路合同签订经过

## 铁路问题交涉经过

昭和2年10月8日　社长〔山本条太郎〕由大连出发，10日到北京进行交涉。

10月13日　大纲略定，社长由北京返回会社。

10月15日　通过大纲协约。

12月9日　田中总理和张大帅签订大纲协约。

昭和3年1月6日社长携带承包合同草案由大连出发，7日抵北京。

1月9日　开始交涉缔结承包合同事项。张大帅答应解决本

问题，并约定同杨宇霆进行磋商。

1月14日　杨宇霆声称，由于张大帅答应解决本问题，本人也同意解决。

1月17日　张大帅决定命张作相签订铁路承包合同，并提出下列三项条件要求日本承认：一、日本方面在一定期间内要严守秘密；一、不要各线问题同时着手，要一条线或两条线地逐步着手；一、政治上取得联系。

1月18日　町野为报告情况和磋商条件由北京出发赴东京。

1月23日　穗积返大连，向副社长征求关于签字人及其它问题的意见。副社长提出：（一）如果同时提出备案手续，张作相也可作为签字人，洮索线也要和奉天省长办理签字备案手续；（二）在备案手续办妥之前绝不支付筹备费；（三）根据大纲规定，长大线当然也要在此次签字；（四）吉会、长大两线的局长希由魏武英兼任，如果张大帅不允，希望由刘树春或林鹤泉〔皋〕任长大线局长；（五）倘若交涉不顺利，在吉会、长大二线中只能任择其一时，要签订长大线合同；（六）有关泄密的注意事项。

1月25日　张、杨二人要求支付预付款，以非办完备案手续则难予应允，加以拒绝。

1月30日　杨宇霆说，张作相在下月1、2日到京。

1月31日　有电报称，町野2月3日到奉天。

2月1日　江藤致电町野，来北京与张大帅会谈。张作相到北京。

2月4日　午后一时，江藤同张大帅会见。张大帅谈称，已命张作相签订承包合同，但不愿接受，困难颇大。午后四时，江藤同张学良会见，张学良对解决本问题表示赞意，愿尽力为之。午后七时，町野到北京。午后八时，町野、江藤同张大帅会见。町野说，日本承认张大帅所提条件。张作霖谈称，已说服张作相使其勉强同

意签字，在各项合同上尚须本人自签阅字。

2月5日　江藤会见张作霖，要求张大帅在各项合同上亲自签上阅字。张大帅谈称，待张作相和江藤会谈后再说；而张作相和江藤会谈时没有必要涉及承包金额问题；此外，在谈话进行中决定各线同时签字云云。

2月6日　江藤要求会见张作相，由于张有客来访，未能会晤。

2月7日　午前十时，江藤同张作相会见。张作相谈称，曾接到张大帅命令，并且对大帅决定事宜不应反对；但由于事关重大，须待战争结束回吉林同大家商量之后才能签字。此外，由于吉敦线将于本年秋季通车，按程序可在此后着手进行。关于选定研究员(研究合同内容)一事碍难应允。午后二时，本庄中将、松井、仪我两顾问和江藤一起同张大帅会谈，要求张大帅关于选定代表一事对张作相下命令。张大帅答称，可以告知张作相作为我自己的代理人。午后七时，松井、仪我两顾问和江藤一起会见张作相，要求选定代表。张作相说，必须召请代理省长、交涉署长锺毓前来，但锺氏正在守丧，非到下月上旬不能来京。松井、江藤问道，锺氏来京太晚，没有其他的适当人选吗？张作相答称，没有其他的适当人选。松井、江藤无奈只待与锺氏磋商。

2月8日　江藤委托吉林林顾问观察一下，可否给锺氏去电邀请。

2月9日　林顾问和江藤会谈。林说，邀请锺氏电尚未发出，张作相前往战地后，我和张作相的秘书长一同前往吉林。町野来电说，不能等到三月上旬。

2月10日　江藤会见杨宇霆及张大帅，并手交町野拍来的电报，张大帅答应催促张作相加速进行。

2月11日　林顾问希望明日访问张督办的代表、吉海铁路工

程局帮办艾乃芳，约定明日上午十时与江藤会见。

2月12日　午后一时，江藤和艾（由林顾问陪同）会见。按张督办的命令将本问题的内容转达给锺氏，并催锺氏尽快到京。艾听了江藤所谈内容后，要求解决下列两项：（一）希望满铁方面，同意运输吉海铁路所用铁轨及其它材料；（二）在吉林进行连接一事，希望得到日本方面允诺。江藤答称，日本认为这是属于抗议中的铁路，如果本问题〔满蒙新五路〕得到解决，你方的希望日本也能同意；因此，为了迅速解决本问题，希望锺氏尽快来京。艾表示同意，并称张督办已电命锺氏。

2月13日　张作相前往战地。秘书长、艾和林顾问乘夜车前往奉天。

2月14日　据副社长来电，野村由上野出发返回任地途中，穗积同行。

2月16日　副社长给江藤来电，希望到大连。

2月17日　副社长给魏武英拍密电，希望测量敦化至老头沟间路线。江藤致电副社长："张大帅谈称，张作相目前正为取得部下谅解，煞费苦心地多方努力；所以在此之前开始测量一事，会引起误解，从而使张作相陷入困难境地。因此，当前要信赖张作相的行为，并希为尽快签字而努力。"

2月18日　江藤由北京前往大连。副社长电江藤："委托你对开扶线提出严重抗议，并希对测量敦老线向魏武英发出密令。"

2月19日　江藤抵大连同副社长进行商谈。

2月23日　决定在副社长赴东京期间，江藤同留守的木村部长进行商谈。

2月24日　副社长赴东京。江藤就锺毓来京日期电询林中佐。林中佐电复，锺毓并无急于赴京的迹象。此后，林中佐来函称，锺氏表示在3月27日办完母丧后赴京。据此，江藤致电林中

佐:“能否设法安排锺氏先来北京，中间可为母亲葬仪返乡。”林中佐电复，锺氏赴京时间系督办参谋长和锺氏商量之后决定的，因此不能变更。

2月28日　江藤致电松井顾问:“委托你请张大帅向锺毓发出命令，命锺氏先晋京然后中间为葬仪返乡。”

3月1日　江藤和木村部长进行商谈。

3月2日　江藤离大连前往北京。

3月4日　江藤到北京。江藤、松井少将和后到的林中佐会谈，林中佐说，原想和熙吉林参谋长一同来京，但熙由于向张作相陈述反对铁路的意见而未能同来。江藤说，对此种情况，必须采取请张大帅对反对者发出警告的措施。林中佐说，熙氏预定在12日前后到京。松井少将说，张大帅大约在十天以内绝对不接见任何人，原因不明；此外，本庄中将为了告别而在公出中，一两天即返京。

3月5日　江藤用电话向陈秘书提出会见张大帅的要求，陈回答，大帅由于工作繁忙，要闭居数日，希在后天(7日)来访。

3月6日　本庄中将返北京。本庄中将谈，杨氏表示在我去东京后，关于开扶铁路计划和常氏谈使之中止；此外，五路问题则全由张作相处理，希勿过于焦急。江藤将本庄中将同杨氏会谈要点，电告副社长。

3月8日　江藤会见张大帅。江藤针对熙参谋长反对铁路问题的消息，要求张大帅把决心向他明确表示，并命令他对本问题能尽力协助。张大帅谈，我一定对熙氏好好说明，同时谈些他自己处境颇为困难的情况。对江藤渴望向魏局长发出测量敦老间路线的密令一事，大帅答称，须待杨归京后再说；江藤谈到常氏对开扶铁路的处理不妥当时，大帅说，我不知此事，须待杨归京。江藤将他和张大帅会谈要点电告副社长。

3月12日　探知熙洽由山西到京，他今天如果能面谒张大帅，当夜就要离京。松井少将立即访问熙，问他面谒张大帅时是否谈到铁路问题；熙答称，没特别谈，关于吉会路的事情督办谈过，必须在4月上旬锺毓来京之后才能谈判。

3月13日　本庄中将接到林中佐来信，内容是张作相对熙洽的指示事项。张作相说，大帅也承认吉敦铁路延长线，我自己也和日本方面代表进行过会谈；该延长线是多年以来的老问题，势非得已；特别是铁路的开通，无论从外交方面说，或者从交通运输方面说，都是利益很多的事业，所以我也同意了；至于它的实现，尚须一定时日，因此也希望熙氏能再考虑一番。

3月21日　江藤将町野就选举问题〔此事不详〕同张大帅会谈要点电告副社长。

3月22日　社长询问锺氏到京日期。

3月24日　江藤电复社长，锺氏拟于四月初到京；关于测量敦老线一事，杨希望待合同签字后再进行。

3月26日　江藤致电社长："张作相的方针是，先请锺到大同给予命令，然后再派往北京与江藤进行交涉，云云。"

4月11日　社长询问锺到京日期。

4月13日　江藤电社长，锺尚未到京。

4月17日　江藤将大帅对满铁行动的态度电告社长。

4月25日　社长致电江藤，内容如下："预计议会中有可能顺利通过，希你和町野洽商，鉴于南北形势，迅速将铁路合同全部签字，相信从大局着眼，对彼我均为有利，希多方尽力，云云。"

4月26日　江藤同张大帅进行会谈。张大帅谈称，我本打算不待锺毓来京，就请江藤去吉林交涉；但由于满铁问题一直拖延至今未能实现。现在可根据社长来电给张作相去电，待张作相复电再去吉林交涉，云云。江藤将上述同张作霖会谈要点电告社长。

4月28日　社长电江藤："移至吉林交涉恐不易解决，目前请设法务必在北京签字。"江藤访张大帅，张大帅谈，张作相复电后，您可立即前往吉林。并且将派营口道尹到吉林出差，代理大帅兼管接待事宜。

4月29日　江藤致电社长："前往吉林适应对方实情，对达到目的是必要的，云云。"

5月1日　社长复电江藤，指出江藤出差到吉林的不利之点；此外，提出吉敦延长线以及长大线等问题，试探以交通总长为对手签订合同，也可作为一种方案，云云。

5月2日　町野访问张大帅，张大帅谈，张作相回电说，完全听从我的命令，怎样安排都可以；因此我已电命锺来京。江藤将町野和大帅会谈情况以及在当地协商的意旨电告社长。

5月3日　接到济南的南军与日军发生冲突的报告。

5月4日　江藤访问张大帅，大帅谈称，铁路问题必须在现在解决；已再电锺来京。江藤电告社长，大帅已向锺氏发出立即来京的电报，我已向木村部长发出派遣穗积的电报。牛岛电告副社长，签订满蒙各铁路合同的时机已经到来，松井少将预定于9日到东京。牛岛电告冈理事，希望于松井少将经陆路回东京途中，在奉天能和他面谈一次。

5月5日　穗积和藤根、神鞭两理事关于承包合同就下列问题进行商洽：一、关于各铁路开工的时间问题；二、关于指定银行的问题；三、关于罢免会计主任问题；四、关于制定联络运输大纲问题。

5月6日　穗积前往北京。锺毓到京在大元帅府会见江藤，锺毓答称，关于签字问题，由于吉林官场反对，我尚未经张作相授与正式签字的资格；因此，虽有大帅命令，也不能签字。大帅按江藤要求，电命张作相授与锺毓签字资格。社长致电江藤，希望采用

天图铁路改筑线，云云。江藤将锺毓来京以及会见情况电告社长。

5月7日　副社长向江藤发出如下电报，关于野村的出差问题以及穗积在北京须采取的措施。社长电告江藤，希望向对方试探，将现在日中合办的天图铁路改成宽轨，并将该线一直延长到敦化，使对方同意。江藤访问张大帅，陈述由于时局关系，有迅速签字必要；大帅对此表示同意。

5月8日　江藤访张大帅，大帅声称，如8日夜以前张作相不回电话，大帅就亲自签字。江藤担心大帅签字将来在手续上有不完备之处，要求由代理交通总长签字，大帅对此马上应允。江藤将会见锺毓的情形，张大帅要亲自签字的决心，以及由代理交通总长签字等情，电告社长。江藤访张大帅，大帅谈，常荫槐表示宁可丢官也不能服从大帅命令；另外张作相也复电表示，除吉会线外需要慎重考虑，而研究内容亦需相当时间，所以不能迅速签字；大帅为此流露出不愉快态度。大元帅将严命潘复进行签字（江藤事前曾和潘复密谈，潘同意），倘若潘复办不到，大帅就亲自签字。芳泽公使说，现内阁并非根据宪法经国会承认的，而是大帅组织的内阁，因此用大帅的署名签字在法理上是有效的。此外，接到锺毓擅自出发去山西的情报。江藤将上述和大帅会谈情况及其它电告社长。副社长向江藤发出关于阻止调转洮昂局长的电报。5月8日任命于长富为交通部参事；5月10日任命许文国兼任齐克铁路工程局长，未任命许文国为洮昂局长，因洮昂路属于奉天省，不属于交通部直辖。

5月9日　社长电告江藤，合同一经签字，即委托町野送来。江藤访大元帅，参加会见的有杨和潘复，杨、潘复向江藤表示，本铁路合同不论经何人签订，鉴于时局关系，在二、三个月内，有必要绝对保守秘密。江藤向大元帅提出，请向潘复发出签字的命令，大元帅表示同意。江藤访问潘复，潘复声称，大帅虽然严命我必须署

名，但部印和总长的印章均在常氏手中保管，常氏反对签字；为严守秘密起见，权且用我的印章。江藤力陈部印和总长的印章绝对必要，希劝告常氏；但潘复考虑非常困难并未答应。穗积到京后，一方面和江藤磋商使潘复表示同意；另一方面和牛岛参事努力作好下述事宜，即根据社长电报，尽快拟定由日中合办将天图轻便铁路改成宽轨并延长至敦化的合同草案，并整理好有关的往返函件。

5月10日　江藤向社长电告日前交涉经过。社长致电江藤，加盖政府官印事项，假如目前不能尽快签字，对大元帅恐将成为值得忧虑的事情。穗积就请求承认联络运输大纲一事致电藤根理事。江藤访大元帅，要求向常发出如下命令，为作到让潘总长签字，常须盖上交通部印和总长印章；大元帅表示同潘复商谈后再作处理。

5月11日　江藤往访潘复，潘谈称，常由于有大帅命令又经种种劝说后，才勉强说，吉敦延长线及其它一线可以签字，其它三线不能签字。穗积接到江藤电话，请火速将合同草案加以整理，穗积将包括追加往返函件在内的各项合同、天图路改筑并延长至敦化的合同草案一并亲手交给江藤。藤根理事来电称，关于联络运输大纲一事，由于需要时间加以考查，假若事情急需办理，可以从缓考查，另找时间再行提出，特此通知。但电报到时业已将大纲提出（虽有不完备之点，但作为提案一并提出是有利的）；因此回电说，仍按前电已向交通部提出。

5月12日　午后三时十分江藤打电话给穗积，常氏希望合同以洮昂线为标准，态度强硬，因此或有修改的可能。穗积答称，本合同草案与洮昂、吉敦铁路合同相比，已将不便和有疑义之点加以更正，对中国方面并无不利之点；因此，现在首先争取按本案签字，希您尽力。午后三时四十分江藤给穗积打电话，请携带洮昂、吉敦两合同立即来大帅府。穗积携带有关文件到大帅府。穗积在大帅

府书斋会见常荫槐，不久，赵镇前来会见。穗积将洮昂合同亲自交给常，并陈述本合同草案与吉敦、洮昂两合同并无大差别，对工程的完成以及其它方面均为有利；同时将吉敦、洮昂合同与本合同草案作了比较说明。常热心听完说明之后谈称，希望把长大线合同中的“会计主任”改为“顾问”，此外，将“车辆直通”字样取消；认为权限无大差别，同意往返函件，因此予以允诺。接着转入对本合同逐条审议。如交涉经过所记载那样，常氏的修改要求，没有根本修改合同，对工程实施的影响亦属极微，并承认全部往返函件，因此予以允诺。按上述修改草案确定了吉敦延长线（即敦老线、老图线）和长大线两合同的内容，决定在明日签字。町野、江藤联名电告社长，本日终于解决问题，明日当可全部签字。

5月13日　穗积和牛岛忙于制定修改方案以及各项合同草案。将张大帅必须签字盖章的延海、洮索、吉五三个合同（在原案里插入追加的往返函件）整理就绪，盖上社长的印章，在午后二时半交给江藤。江藤、町野二人前往大帅府，午后五时，大帅在延海、洮索两项合同上盖上张作霖的印章，并亲书“阅，准行”等字样。吉五线保留在罢免张作相之后盖印。穗积急忙将吉敦延长线（无暇将敦老、老图两线整理在一起）及长大线两合同拟成，终于在午后七时汇集在一起（无暇查对），盖上社长的印章，和江藤一起访问赵〔镇〕私宅进行说明，决定签字日为5月13日，然后和赵镇一起前往交通部。赵亲书“交通部代理次长赵镇”，盖上“交通次长”、“交通部印”，约用两个小时，到午后九时五十分全部签字完了。一份给赵镇，一份由我们带回。

5月14日　町野电告社长，吉会、长大两线盖上交通部印，延海、洮索两线不得已由大帅亲自署名签字，在三个月内有绝对严守秘密的必要，望您知悉。吉五线保留到罢免张作相之后签字。我〔町野〕携带延海、洮索合同于13〔15〕日夜出发，18日到东京，云

云。因大帅签字的两项合同未写上日期和姓名，江藤、牛岛二人前往大帅府，把日期写上五月十三日，姓名写上“张大元帅阁下”。

5月15日　社长向江藤询问町野出发日期。江藤、穗积一同访问赵镇私宅，江藤向赵镇面交关于合同发表日期的公函。此外，江藤又要求将合同中的错字加以改正；同时由于14日才任命代理次长的缘故，要求将签订合同的日期改为15日。赵次长慨然允诺。穗积将签字月日改为“五月十五日”，并改正了错字。

5月16日　社长电江藤，〔中国方面〕将全部合同于极端秘密中交国务会议审议，取得承认；然后将此意旨由中国政府履行通知芳泽公使的手续，云云。社长又电江藤，希望江藤留在北京，由穗积携带吉敦延长线及长大线两项合同回东京。江藤电社长，我留在北京，文件由穗积携带于18日出发，云云。此外，还告知以吉长线及其它收入为担保借款五十万元问题，以及各铁路利息由九厘降至八厘问题。穗积携带文件由北京出发去东京。

5月19日　社长电江藤，将新丘运煤铁路一事与五十万元借款问题联系在一起，希立即采取措施获得批准。社长电江藤，延海、洮索两项合同也要和吉会、长大两线一样，由交通部当局署名签字，云云。此外，社长还向江藤发出关于中东铁路问题的电报。江藤就中东铁路问题给社长回电。牛岛致电木村部长，因正在交涉将用大元帅名义的部分改用交通总长名义，令穗积携带社长印鉴立即返回北京，云云。穗积在满洲馆将吉敦延长线以及长大线二合同及有关文件亲手交给木村部长。5月19日免去吉长兼吉敦铁路局局长魏武英本兼各职，同时任命赵镇为吉敦铁路工程局局长兼吉长铁路管理局局长。冈理事电牛岛，希望魏武英在解决吉长、吉敦两铁路合并协定以前一直留任。

5月20日　小日山理事就穗积出发及有关合同文件问题致电牛岛。

5月21日　江藤电社长，延海、洮索合同希由町野带回，该合同采取和吉会、长大线同样的手续虽有困难，但仍在努力中。穗积到〔东〕京。江藤访张大帅，就魏局长留任事提出警告，但大帅以魏失去任局长资格加以拒绝。牛岛将江藤就魏局长问题同张大帅会谈要点电告冈理事。

5月23日　社长致江藤电，町野由东京出发，关于急速动手施工问题。江藤给社长回电，吉林省反对，有关吉敦延长线及长大线着手动工问题。江藤、牛岛和穗积对吉林省反对铁路问题进行磋商，牛岛访问佟庆山，希望他予以协助，佟氏慨然应允，表示尽力镇压。

5月24日　牛岛访问佟庆山，佟谈称，一两天内吉林有人来，待我从彼等得知详情后，一定采取适当措施。庶务部长电牛岛，将老图铁路承包合同附带的往返函件中的“敝部”字样改写为“大元帅”。穗积和江藤对上述电报进行研究。

5月25日　牛岛回电庶务部长，将印刷错误之处进行查对，然后采取适当措施。社长致江藤电，关于町野因弄错而未携带延海、洮索合同，以及该合同的修改措施问题。

5月26日　穗积和江藤研究订正合同中的错字以及其它问题后，访问天羽书记官。天羽拿出川越总领事给他的报告，其中谈了吉林反对铁路问题，并提出了对策和应注意事项；天羽抄后交给江藤、牛岛二人。松井少将返北京。牛岛电庶务部长，据矿政司长洪敬民前往吉林的情报看来，该人的离京可以认为是增加了反对铁路问题的力量，云云。副社长电江藤，利用此时机，设法解决新丘问题。町野致电江藤，关于吉会线立即动工和魏留任问题。

5月27日　江藤访张大帅，询问大帅关于吉林反对铁路问题的意见。大帅谈称，前天夜间曾召见张作相，向他提出了阻止反对铁路问题的忠告。

5月29日　副社长电江藤，将老图线延长到灰漠洞时，根据备忘录和换文商定关于图们江架桥以及和朝鲜铁路连接的问题，并追加架桥费预算。町野顾问返北京。

5月30日　穗积和江藤商量后给副社长回电，在已签订的合同的承包金额中已包括架桥费；此外，由于合同的当事人不在，现在可否省略往返函件的手续，云云。穗积委托江藤交涉并解决下列问题：(一)关于大元帅签字的延海、洮索二线合同需要交通部印鉴及备案手续问题；(二)抄写大元帅关于吉敦延长线及长大线的命令问题；(三)关于潘复和常荫槐签订吉敦延长线及长大线合同的委任状问题；(四)订正老图合同附录往返函件的错字问题。

5月31日　江藤访常荫槐进行交涉。常谈称，问题(二)(四)已作为严封秘密文件处理，因修改地方不是重大问题，希等待一个时期；问题(一)由于按秘密办法处理，希望现在暂时观望一下形势，再作处理；假如有用日中合办的形式进行备案的机会，我将为承认此事而努力。江藤谈称，假如采取日中合办的形式，要求大帅承认是必要的，为了将来不发生问题起见则需要交通部的承认。常对此表示将予以考虑。此外，常还谈道，吉林反对的不是吉敦延长线而是长大线，云云。

6月1日　江藤出发前往大连。牛岛访问佟庆山，佟谈称，在吉林代表来京之前，必须从当地的吉林同乡会中派出六名有声望人士，努力阻止反对活动。牛岛将上述情况电告副社长。

6月2日　牛岛致电副社长，请同意给派去镇压反对运动的人员支付旅费。副社长回电牛岛，同意。

满铁调查部:《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》,第二节,附录

## 洮索铁路承造合同

(1928. 5. 13)

中华民国政府大元帅张作霖(以下称为甲),准南满洲铁道株式会社(以下称为乙)承办建造自洮南起至索伦之铁路,订立合同,条款如左:

第一条　甲准乙承办建造(依据另附建造计划书)自洮南至索伦之铁路。

第二条　本合同承办建造价额,定为日金壹千五百六拾万圆正,但如遇不可抗力、其它不得已事由,则双方商议,得增减之。

前项承办建造价额内,不含本铁路购地费,及至交接铁路全线之日为止所有本铁路局总务费及警备费。

铁路购地费、铁路局总务费及警备费另定之。

第三条　乙建造本铁路,承甲所任命本铁路局长(以下称为局长)监督施行之。

乙签押本合同后即行测量,将路线平面图、剖面图并工程设计书及图表等具报,方开始工程,自开工之日起,计贰年造竣。

如因不可抗力、其它由乙应负责任以外事由,增加承办建造价额,则加入第二条所载承办建造价额内合算。

如因前项事由,迟误造竣日期,则将对于第二条所载承办建造价额,按周年八厘,即日金壹百元行息八元正,自前项预定造竣日期起,至交接本铁路之日止,所有息款,加入第二条所载承办建造价额合算。

第四条　乙应于工程期间中,派遣代表乙之总工程司及其辅佐员日人若干名,总工程司应将工程之设计及施行开陈局长,并管理总务费、警备费及购地费之收支,且所有一切收支文件与局长连署。

滇緬鐵路承造合同

中華民國政府交通部（以下稱為甲）與 [illegible]（以下稱為

乙）承辦 [illegible] 自 [illegible] 起至 [illegible] 之路段訂立合同條款如左

第一條　甲將乙承辦 [illegible]（依照另附 [illegible]）自 [illegible] 起至 [illegible] 之路段

第二條　本合同承辦總價額定為國幣 [illegible] 千五百六十 [illegible]

方式 [illegible] 不得已 [illegible] 由兩方 [illegible] 增減之

前項承辦 [illegible] 內不含本鐵路 [illegible] 及 [illegible] 之日為止所有

本鐵路 [illegible] 及 [illegible]

鐵路 [illegible] 及 [illegible] 另定之

第三條　乙應 [illegible] 本鐵路承 甲 所任命本鐵路 [illegible]（以下稱為 [illegible]）監督

施行之

乙應 [illegible] 本合同 [illegible]

雙方訂結工程自開工之日起計算[illegible]竣

如因不可抗力[illegible]乙方負責[illegible]以外事由[illegible]加入第二

條所載承辦總額[illegible]合算

如過前項所定期限[illegible]

[illegible]每人每日[illegible]

自上所有[illegible]第二條所載承辦總額[illegible]合算

第四條 乙方[illegible]工程期間中[illegible]代表乙之[illegible]工程司及其[illegible]員日人若干名

駐工程司[illegible]工程之設計及施行[illegible]

之收支並所有一切收支文件[illegible]監督

第五條 [illegible]本[illegible]工程[illegible]

第六條 本廠[illegible]工程[illegible]由乙交與[illegible]工程中[illegible]

[illegible]之[illegible]令乙[illegible]收

第七條　本鐵路電燈全部工程歸局長驗收報告甲則由甲將本鐵路建造價

竣及依照本合同附屬文件所有各項款項歸行支付乙其支付方法另定之

第八條　本鐵路全線已經交接歸奉營業之時局長以乙所選舉之日人充當

洮昂齊鐵路會計主任

會計主任管理本鐵路所有一切收支並一切收支文件與局長協商

會計主任受聘合同由局長與乙商議後局長與會計主任訂定之

會計主任得錄用日人數名爲輔佐員

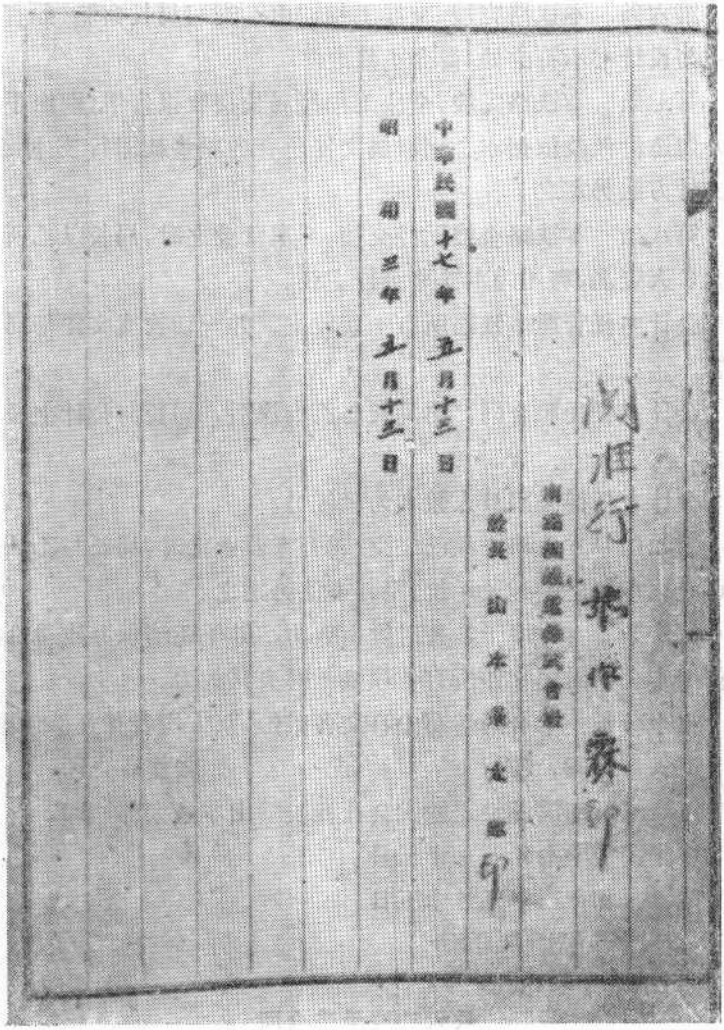
第九條　本鐵路全線已經交接開車營業之時局長與乙從速商訂借款合同以之

償還及擔保另以細則另定之

第十條　本合同於簽押時發生效力並於還清本鐵路建造價格及依照本合同附

屬文件所有各項款項時失其效力

第十一條　本合同繕寫中日文各貳份雙方均存各壹份爲據



閱准行 張作霖 印

南滿洲鐵道株式會社

總裁 山本條太郎 印

中華民國十七年五月十三日

昭和三年五月十三日

第五条　局长为保护本路建造工程，并维持安宁秩序，应设铁路巡警队。

第六条　本铁路完竣，全线工程即由乙交与局长察验，如有工程中与设计书不符之处，得令乙修改。

第七条　本铁路完竣，全线工程经局长接收报告甲，则由甲将承办建造价额及依据本合同附属文件所有各项垫款即行支付乙，其支付方法另定之。

第八条　本铁路全线已经交接，开车营业之时，局长以乙所荐举之日人壹名，聘用为本铁路会计主任。

会计主任管理本铁路所有一切收支，并一切收支文件与局长联署。

会计主任受聘合同，由局长与乙商议后，局长与会计主任订定之。

会计主任得采用日人数名为辅佐员。

第九条　本铁路全线已经交接，开车营业之时，局长与乙从速商订直达车辆之联运及运价，至其办法另定之。

第十条　本合同于签押时发生效力，并于还清承办建造价格及依据本合同附属文件所有各项垫款时失其效力。

第十一条　本合同缮写中日文各贰份，双方均各存壹份为据。

阅，准行　　张作霖　印

南满洲铁道株式会社社长　山本条太郎　印

中华民国十七年五月十三日

昭　和　三年五月十三日

满铁资料室藏：打字件

## 长大铁路承造合同

中华民国政府交通部（以下称为甲）准南满洲铁道株式会社

（以下称为乙）承办建造自长春起至大赉之铁路，订立合同条款如左：

第一条　甲准乙承办建造（依据另附建造计划书）自长春起至大赉之铁路。

第二条　本合同承办建造价额，定为日金壹千六百拾万元正，但如遇不可抗力、其他不得已事由，则双方商议得增减之。

前项承办建造价额内，不含本铁路购地费，及至交接铁路全线之日为止所有本铁路局总务费及警备费。

铁路购地费、铁路局总务费及警备费另定之。

第三条　乙建筑本铁路，承甲所任命本铁路局长（以下称为局长）监督施行之。

乙签押本合同后即行测量，将路线平面图、剖面图并工程设计书及图表等具报，方开始工程，自开工之日起计二年造竣（只工程开工期间至迟不得过一年）。

如因不可抗力、其他由乙应负责任以外事由，增加承办建造价额，则加入第二条所载承办建造价额内合算。

如因前项所载事由，迟误造竣日期，则将对于第二条所载承办建造价额，按周年八厘，即日金壹百元行息八元正，自前项预定造竣日期起，至交接本铁路之日止，所有息款加入第二条所载承办建造价额合算。

第四条　乙应于工程期间中，派遣代表乙之总工程司及其辅佐员日人若干名（只总工程司及日人均不在本路开支）。

总工程司应将工程之设计及施行开陈局长，经局长允准后始能施行，并于总务费、警备费及购地费支款时，局长须容纳工程司之意见，如认为相当时支用之。

第五条　局长为保护本路建造工程并维持安宁秩序，应设铁路巡警队。

第六条　本铁路完竣，全线工程即由乙交与局长察验，如有工程中与设计书不符之处，得令乙修改。

第七条　本铁路完竣，全线工程经局长接收报告甲，则由甲将承办建造价额及依据本合同附属文件所有各项垫款即行支付乙，其支付方法另定之。

第八条　本铁路全线已经交接开车营业之时，局长以乙所荐举之日人一名，聘用为铁路顾问。

顾问监查本铁路所有一切收支，并一切收支文件与局长连署。

顾问受聘合同由局长与乙商议后聘定（但顾问于职务有不相宜时，局长要求更换，乙须容纳之）。

第九条　本铁路全线已经交接开车营业之时，局长与乙从速商订联运及运价，至其办法另定之。

第十条　本合同于签押时发生效力，并于还清承办建造价格及依据本合同附属文件所有各项垫款时，失去效力。

第十一条　本合同缮写中日文各二份，双方均各存一份为据。

交通部代理次长　　　　赵　镇

南满洲铁道株式会社　山本条太郎

中华民国十七年五月十五日

昭　　和　三年五月十五日

满铁资料室藏：打字件

## 敦老铁路承造合同

中华民国政府交通部（以下称甲）与南满洲铁道株式会社（以下称乙），就敦化至老头沟铁路建造事宜，缔结承造合同如左：

第一条　乙承办甲之敦化至老头沟铁路建造工程（依据另件建造计划书）。

第二条　本合同承办建造价额定为日金壹千壹百三十二万元

正，但遇有不可抗力及其他不得已事由，经双方协商得增减之。

前项承办建造价额内，不含本铁路购地费，及在全线移交以前之该铁路局总务费及警备费。

铁路购地费、铁路局总务费及警备费另定之。

第三条　本铁路建造工程，应在甲任命之铁路局长（以下称局长）监督下施行之。

乙应在合同签字后立即进行测量，并提出路线平面图、剖面图、工程设计书及图纸然后动工，工程须在动工后二年之内完成（但动工期最迟不得超过一年）。

由于不可抗力及其他不能归咎于乙之原因，需要增加承办建造价额时，应将增加价额加入第二条所载承办建造价额内。

由于上述同样原因推迟完工期限时，应在第二条所载承办建造价额内，加算完工预定日至铁路移交日间之利息，此项利息为年利八厘，即每壹百日元行息八元正。

第四条　乙在施工期间得派遣代表自己之技师长及其助手日本人若干名（但铁路局不支付派遣人员之工薪）。

技师长须对局长说明工程设计及施工事宜，经局长承诺后始得执行；关于总务费、警备费、购地费，局长需要征求技师长意见，技师长认为妥善后始得支出。

第五条　为保护本铁路建造工程及维持铁路之安宁秩序，局长须设铁路巡警队。

第六条　本铁路全线工程完成后，即由乙交与局长验收。工程中如有不符合设计之处，局长得要求乙修改工程。

第七条　本铁路全线工程告竣，经局长验收完毕报告甲后，甲应立即向乙支付承办建造价额及根据合同附属文件所有各项垫款，其支付方法另定之。

第八条　本铁路全线移交竣事，开始营业时，局长应聘用乙推

荐之日本人一名为会计主任。

会计主任管理有关本铁路之一切开〔收〕支，并在所有收支票据上与局长连署。

会计主任之聘用合同，由局长与乙协商后另定之（但因会计主任不称职经局长要求更换时，乙须予以同意）。

会计主任得采用日本人若干名为其助手。

第九条　本铁路全线移交竣事，开始营业时，局长应尽速同乙缔结联络运输及运费协定，其方法另定之。

第十条　本合同自签字日起生效，并于还清承办建造价额及根据合同附属文件之各项垫款时失效。

第十一条　本合同缮写中日文各两份，双方均各执一份为据。

中华民国十七年五月十五日

交通部代理次长　赵　镇

昭　和　三年五月十五日

南满洲铁道株式会社社长　山本条太郎

满铁:《关于满洲铁路的契约》,5.B

## 老图铁路承造合同

中华民国政府交通部（以下称甲）与南满洲铁道株式会社（以下称乙），就老头沟至图们江江岸铁路建造事宜，缔结承造合同如左:

第一条　乙承办甲之老头沟至图们江江岸铁路建造工程（依据另件建造计划书）。

第二条　本合同承办建造价额定为日金壹千贰百贰拾万元正（包括天图轻便铁路之老头沟至延吉段收买费壹百万日元），但遇有不可抗力及其他不得已事由，经双方协商得增减之。

前项承办建造价额内，不含本铁路购地费及在全线移交以前

之该铁路局总务费及警备费。

铁路购地费、铁路局总务费及警备费另定之。

第三条　本铁路建造工程，应在甲任命之铁路局长(以下称局长)监督下施行之。

乙应在合同签字后立即进行测量，并提出路线平面图、剖面图、工程设计书及图纸然后动工，工程须在动工后二年之内完成(但动工期最迟不得超过一年)。

由于不可抗力及其他不能归咎于乙之原因，需要增加承办建造价额时，应将增加价额加入第二条所载承办建造价额内。

由于上述同样原因推迟完工期限时，应在第二条所载承办建造价额内，加算完工预定日至铁路移交日间之利息，此项利息为年利八厘，即每壹百日元行息八元正。

第四条　乙在施工期间得派遣代表自己之技师长及其助手日本人若干名(但铁路局不支付派遣人员之工薪)。

技师长须对局长说明工程设计及施工事宜，经局长承诺后始得执行；关于总务费、警备费、购地费，局长需要征求技师长意见，技师长认为妥善时始得支出。

第五条　为保护本铁路建造工程及维持铁路之安宁秩序，局长须设铁路巡警队。

第六条　本铁路全线工程完成后，即由乙交与局长验收。工程中如有不符合设计之处，局长得要求乙修改工程。

第七条　本铁路全线工程告竣，经局长验收完毕报告甲后，甲应立即向乙支付承办建造价额及根据合同附属文件所有各项垫款，其支付方法另定之。

第八条　本铁路全线移交竣事，开始营业时，局长应聘用乙推荐之日本人一名为会计主任。

会计主任管理有关本铁路之一切开〔收〕支，并在所有收支票

据上与局长连署。

会计主任之聘用合同，由局长与乙协商后另定之(但因会计主任不称职经局长要求更换时，乙须予以同意)。

会计主任得采用日本人若干名为其助手。

第九条　本铁路全线移交竣事，开始营业时，局长应尽速同乙缔结联络运输及运费协定，其方法另定之。

第十条　本合同自签字日起生效，并于还清承办建造价额及根据合同附属文件之各项垫款时失效。

第十一条　本合同缮写中日文各两份，双方均各执一份为据。

中华民国十七年五月十五日

交通部代理次长　　赵　镇

昭　和　三年五月十五日

南满洲铁道株式会社社长　山本条太郎

满铁:《关于满洲铁路的契约》，5.C

## 4　张作霖被炸死，铁路合同终未履行

### 北京公所长致奉天公所长镰田电

(1928.5.18)

江藤已于18日晨乘开往贵地的第十二次列车前赴日本，请布置好能〔让江藤〕在上午面见刘省长，江藤携有大元帅致省长的有力的介绍信，将办理解决重要案件的交涉。

满铁档案:乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所(杂件)，24—21，第3号

### 张作霖委托江藤面交奉天省长刘尚清的信

(1928.5.18)

海泉省长台览:东省与日本唇齿相依，素敦睦谊。从前对日外

交往往因些微细故引起误会，以致悬案多年久不解决，甚属无谓。现在对日外交纯取公诚态度，所有从前悬案，如系无关紧要者，应速分别解决，不必争持；倘因关系重大不能轻易让步者，仍应本外交方式慎重办理。此系为解决寻常悬案借敦睦谊办法。特嘱江藤君到奉面洽一切。专此，即颂时祺。 作霖启

满铁档案：乙种，总体，庶务，庶务，奉天公所（杂件），24—21，第3号

## 驻华公使芳泽致外务大臣田中电

(1928.6.16　第882号)

张作霖的生死问题，众说纷纭，尚未接到确凿的报告。大概起码目前已不能活动。因此，对其继任者和东三省的未来，应作好周密考虑。如果张作霖还能恢复，即或南方势力到达山海关，东三省也能对抗住南方，排除其势力；但张作霖如果不能恢复，东三省便失去了权力中心，早晚不免要直接间接地受南方势力支配。至于张作霖的继任者，看样子今后可能还要有些曲折，但根据来自满洲的报告，最近似乎以张作相最为有力。张作相本来就优柔寡断，加以多年来在吉林的排外气氛中主持政务，逐渐助长了他的排外气焰；鉴于他具有此种倾向，对我国推行满洲政策来说，绝非应该欢迎的人物。尤其是，如果张作相出马，一定需要杨宇霆之流有势力人物作为辅佐；即或张学良出马，杨宇霆也仍然要立于辅佐的地位。这样，实际将成为杨宇霆的天下。而杨等奉天新派，往往是一有机会就企图同南方取得联系。所以，杨等的政策，必将利用南方势力的进展，愈益趋向排外。总之，现在已很明显，南方势力早晚必定到达东三省。但是，目前南方也一定避免过多地干预东三省的问题，以致同日本发生正面冲突。不过，南方的一般政策是：废除不平等条约，反对帝国主义，高唱〔反对〕二十一条等问题，或者激发收回旅大运动。这是和日本的特殊地位及其优越势力相冲突

的，结果必将和我们发生一些纠纷。因此，我方必须事先研究好对付办法。而当前必须加以考虑的是，修筑满蒙新铁路问题。对目前满铁同奉天派之间达成谅解的五条铁路，南方方面已经进行了激烈反对。此外，对于当前最为急需的吉会、长大两铁路，即便在奉天派内部，也有张作相的猛烈反对，并且他还煽起官民的抗议。不过，总算在张作霖的批准下，由交通部代理次长和满铁代表签订了合同。现在，签约人赵镇已被委任为吉长、吉敦两铁路局长，并已前往吉林赴任。所以，此刻应探听一下吉林当局对修筑此两条铁路的意见。如果吉林当局不表示同意，就必须排除官民的反对，用实力把铁路修筑进行到底；否则以后必将难于实现合同。我认为，以上问题也是您必须周密考虑的。

日本外务省档案胶卷，P 61，P.V.M，33，第 22—26 页

## 满铁人员、日本顾问多方面进行交涉

在张作霖在世时所签订的铁路合同中，5月 15 日交通部与满铁所签订的吉敦铁路延长线与长大线的承包合同，开工日期规定为签字后的三个月以后，亦即相当于 8 月 15 日。山本社长因此命斋藤良卫理事常驻奉天，与江藤丰二向奉天方面的张学良、杨宇霆、常荫槐、交通委员会、保安会、联省议会等；向吉林方面的张作相督办、吉林省议会议长林鹤皋，以及其他要人办理交涉。当时在奉天的陆军大佐土肥原贤二（张作霖的顾问）、陆军大佐町野武马（张作霖的顾问）二人，主要对张学良方面；陆军大佐林大八主要对张作相方面；从侧面援助斋藤良卫理事的交涉，都是日以继夜地进行努力，但无奈在张作霖被炸死后的东三省，已到处卷起了排日风潮。

《山本条太郎·传记》，第 621—622 页

## 日本总领事和特务机关长曾拟定强行筑路方案

在我们方面，继山本老之后，专由斋藤理事负交涉之责，斋藤不断往返于奉天、吉林之间，或劝说张学良，或劝说张作相。在此期间，江藤丰二、镰田弥助二人担任对张学良交涉的辅佐之责；峰簇良充担任对张作相交涉的辅佐之任；町野武马、林大八二位顾问（林大八当时是陆军中佐，后来任联队长，于大场镇阵殁），则从侧面担任援军，交涉达数十次。但是，对方或说民意如何如何，或说交通委员会反对，玩弄各种辞令，反复拖延不已；另方面又秘密进行策动，不断煽起反对的气焰。山本老先生于是委托土肥原贤二顾问努力说服张学良，但仍然无效。老先生乃与关东军司令官村冈中将谋划，由该中将前往奉天，邀请张学良到满铁奉天公所，劝说达三小时。当时，张学良曾装出翻然改悔的态度，约定履行合同；但是，第二天立即表示出一反前言的不守信用的态度。最后，张学良与斋藤理事促膝谈判之际，终于说出如下一段话："要我答应日本的提议，是根本不可能的；但日本方面如强行修筑铁路，我将不加禁止。"

斋藤理事于是放弃了交涉的念头，并将这一想法报告给当时在东京的山本老先生；同时与代理奉天总领事森岛守人、奉天特务机关长秦少将（后升任陆军中将，任东京宪兵司令官）相商，草拟出强行修筑铁路的方案，送交山本老先生请求批准。但是，老先生从日中关系的大局着想，压下而未予批准，交涉至此停顿下来。

《山本条太郎·传记》，第645页

## 田中外务大臣致驻奉天林总领事电

(1928.8.11　　第158号)

满铁曾前来征求关于公布长大和吉会（老头沟至图们江间选

取哪条路线问题待以后决定）合同和着手施工的意见，我答复如下：即关于8月15日以后开始施工的问题，大体上并无异议；但如果给中国方面造成一种印象，以为日本对妥协问题的结果感到愤慨而采取了自由行动，亦属遗憾。因此，希望满铁能同张学良和张作相事先认真商讨此事，并希望目前避免发表大纲；与此有关各项事宜，均应根据上述方针同贵官商讨进行。

希贵官了解上述情况后，相应采取措施。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第2758—2760页

## 驻吉林川越总领事致田中外务大臣电

（1928.8.17　第29号之1）

关于阁下给奉天的第一五八号电所示长大和吉会两线开工问题，兹电陈卑见如下：

（一）关于东三省的政治形势，表面现象姑置不论，从实质上看，毫无疑问，国民党方面的势力是逐渐渗入的。此项铁路工程势必愈拖延则愈难进行。因此，现在立即着手施工，并尽速完成，实为良策。

（二）作为开始施工的方法，我认为让张学良向吉林省政府发出如下通告：即“本铁路的工程合同是张作霖在世时在北京正式签订的，现在已届开工期限；因此，须分别设立工程局，命赵镇兼任局长，立即动工，并饬令地方官员给予适当的援助”，实为良策。此外应注意的是，一定要将本案作为既定事件处理，绝对避免经过保安会和交通委员会；对吉林方面则不采取征得同意的形式，而只限于向他们发出通告，是为至要。

（三）有关新铁路的修筑，弄清吉林方面持何态度，与本案的进展有重大关系；因此，事前各人均有深加注意的必要。但我相信，只要日中双方在满洲的现状无大变化，大致作如下观察是妥

当的。

张作相和熙参谋长都不愿依靠外资修筑铁路。鉴于此项合同签订当时经过情况，不能设想他们对此项铁路工程进而表示赞同；但是，他们认为该二线由日本方面修筑是万不得已，因而基本上已经断念，大体上也是事实。因此，可以推断，只要没有新的情况发生，他们不会积极阻挠工程的进行。在前项，我所以提出对吉林方面避免征求同意，而只限于发出通告实为良策，其原因就在于此。现在，熙参谋长（正如每次报告中所述，他从去年春季张作相外出以后，势力大增，现在事实上执行着督办的权力）向前去访问的林总领事谈称：（甲）吉海线、海林线和五常线希望一定由吉林省修筑，坚决反对依靠日本资本；（乙）本人对吉敦延长线无异议，但因直接与朝鲜相连，民意将要反对；（丙）长大线将给地方人民带来巨大利益，民意也不会反对。从上述谈话大致可以考查他们的意向。在此尚须附带说明的是，所谓民意，实际上按当地的现状是由官方制造的，因而把民意视为官宪的意向，亦无大错。

（四）如上所述，从吉林的现状来看，很难期望官宪对此项工程能给予善意的援助，但估计他们也不敢积极地进行阻碍。然而，实际开工时，究竟需要地方官宪给予多少援助？关于这个问题，从吉敦线的实例来看，收买土地一事是需要地方官宪援助的。关于收买土地问题，同吉敦线的情况一样，应当不使满铁方面直接出头，需要在中川代表的指导下，让赵镇同地方官宪妥善交涉。由于考虑到此等情况，已事前同中川进行商讨，并正在利用一切机会抬高赵镇在吉林方面的身价。

（五）满铁方面对老头沟至国境间的铁路线问题，因为怕引起对内关系上的各种纠纷，似乎正在考虑暂时只修筑敦化至老头沟的铁路。不仅如上所述，从大局上看，现在更迅速地着手施工，尽快地完成工程，实为良策；而且由于内部的纠纷终久不会消失，勿

宁说愈拖延还愈将趋于深刻化；因此，我确信现在有必要立即决定老头沟至国境间的路线，从敦化和国境两方面同时开工，一气呵成。然而，决定这一路线的标准，鉴于该铁路是通过中间的日本海连接日本和北满的一大干线，就距离、运输力量以及吞吐港口等各主要点，从大局上着眼加以衡量，选择政治上经济上最为有利的路线是理所当然的。因此，我相信上述决定不能委托满铁等作出，而必须从上述观点出发，经过阁议更周密地审议决定。现在正是解决二十年来悬案的良好时机，如果为了一些微不足道的内部问题而拖延下去，实属遗憾之至。为此，现在渴望断然实行。至于一些区区内部问题，相信会有另外解决办法。

（六）正如阁下高见所示，暂不发表合同实为良策。然而，与吉敦线的情况同样，必要时亦需将合同内容暗示给中国方面；即使无此必要，一旦工程开始，作为与此有关的领事，有必要了解合同内容是不言而喻的。因此，希将此项合同以及有关文件抄本尽快送来为盼。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26，第 2765—2773 页

## 满铁斋藤理事致山本社长函

(1928.10.8)

敬启者，由于江藤、峰簱二人不分昼夜进行努力的结果，交涉已较日前与您面谈时有了进一步的开展；但是，终于因为是以中国人为对手，不能如愿推进，正在为难。

上月 21 日，交通委员会提出了下列三项条件：（一）〔履行〕吉长、吉敦以及吉长铁路延长线的合同；（二）降低借款利率；（三）缩小满铁代表在各铁路内的权限。我方已答称：第（一）项内应加入长大铁路，而且合同条款应准据今年 5 月订立的新合同；第（二）项可按新合同的规定，即让步到未获得营业利润的期间内，定为六厘

五，待获得利润后，再将利润的一半加入利息之中，一直继续达到八厘为止；第(三)项可遵照新合同内的条款，对方已经大致同意，此事日前已向您报告。对方对我方的充分妥协的态度和公正的辩解，似乎有了相当谅解；因此，已有三、四位交通委员不断恭维地对我说，自从山本社长到任以来，满铁的态度已经大见缓和了。一向总是犹豫不定的张作相，态度也改变了，似乎已逐渐对该铁路的着手施工感兴趣；张学良的态度，也有相当好转。其结果是，张学良、张作相、常荫槐三人于本月3日集会，终于议决进行此事，继之于6日召开了保安会，此项一直由奉天派决定的事，吉林当局也参加了，并取得了吉林方面的同意。我认为这件事是此次交涉过程中的一个进展。在此期间，江藤、峰簇、杨策、吉林省议会议长林鹤皋及其他三、四名中国人的努力，请您充分加以赏识。如此说来似乎本交涉正在特别顺利地进行着，其实还横着两三个暗礁，大致如下：

一、最大的暗礁，是担心中国方面的本意，是否要采取不承认今年5月签订的承造合同的方针，重新进行交涉。这一点我正在向各方面秘密探询，尚未明瞭，预定可于今、明两天判明。这一担心的产生，是由于昨日常荫槐曾对江藤说："保安会并未承认新合同"。我为此立即派人向保安会成员王树臣、刘哲等人探询，情况和常荫槐的说法不同，虽然含混不清，却答称："已经承认"。因此还令人稍稍放心。今日江藤将面见张学良，杨策亦将拜访张作相，我估计这一点大概在今晚以前即能清楚。常荫槐是善于讨价还价的人，因此，上述他对江藤谈的话，也可视为在讨价还价；但我却实在担心。万一保安会已经决定不承认新合同，此次交涉恐即将以失败而告终；那么我的罪过就是极其严重的了，既辜负了社长的特意委托，更破坏了对满政策的基础。我已决定，到那时只有请您严加处分而已。

二、第二个暗礁，是保安会将对修筑新铁路提出的条件。我虽然一直在强烈主张：实行此项事宜是中国方面的义务，既无需提交保安会，也无需附加新条件。但是，对方已经随意提交保安会，并且似乎已经提出新的条件，事与愿违，实感遗憾。对方如果提出条件，我打算采取将它和新铁路问题完全分开谈判的作法。但是，如果对方的条件有可考虑的余地，我打算以决定着手修筑新铁路的日期为条件，同意进行商讨。请您同意我这种作法。

对方提出的所谓条件，目前正在竭力设法侦知；但根据两、三日前常荫槐让江藤私看的他个人的方案，有的地方很不讲理，甚至提出了四洮铁路或洮昂铁路的问题。因此，我已命〔江藤〕提出了东三省铁路全部合办的方案。但我前天面见张作相时，张对常表示不满，声称保安会与常的想法不同。当我深入刺探是怎样的方案时，并未作答。但我认为主要是：

（一）由中国人方面承包工程；

（二）要求把利息再降低到北京订立的协定的规定之下；

（三）将长大、吉长、吉敦与敦图的合同合并为一；

（四）大概仍将要求缩小满铁代表的权限，此点我尚在秘密探询之中。

再者，对方除奉天交涉员王镜环〔寰〕、吉林交涉员锺毓之外，已内定再任命赵镇、王焕文，共为四人。我方除我以外，拟由江藤和给我担任翻译的峰簇三人出席。峰簇因是翻译，无需任何手续，但是江藤，我认为必需由社长发给委任状。

再者，尚需作出种种安排，以求在正式进行审议之前，能使对方大量放宽所提出的条件。

《山本条太郎·传记》，第622—624页

## 江藤丰二致张学良函

(1928.10.31)

敬启者，关于修筑铁路问题，今春已在北京交通部内订立合同，开工时期也已决定，但一直拖延至今。敝人虽再三向阁下督促，仍未见任何进展，实感遗憾之至。日本帝国〔天皇即位〕大典之举行日期业已临近，山本社长即将启程归国；如在社长出发之前，仍不决定开工时期，不仅将使国际信用失坠，且有伤社长个人的体面。更加社长自到任以来，即对东三省之大局及其前途，一心一意，忠诚效劳，苦心筹划，素为阁下所了解，已勿庸赘言。因此，希望阁下于洞察上述情况之后，痛下决心，迅速派员接洽，履行合同，以昭信用。我社长顾全大局之私衷，望阁下予以谅解，是为至盼。

《山本条太郎·传记》，第627页

## 驻奉天代理总领事森岛致外务省电

(1929.3.30)

关于致林总领事第255号敝电。

一、据说数日以来张学良回避和斋藤理事会谈。该理事在当地接到关于解决济南事件的非正式情报以后，于本月29日才首次和该人进行了会谈。该理事曾就下列问题对张学良提出质问：(一)张学良关于履行合同的责任；(二)林总领事关于坚持进行测量和张学良的会谈；(三)合同所规定的期限；(四)张学良对松冈副社长的誓约。对此，张学良分别声明如下：

(一)就东三省来说，不仅张作相就是我也不能负责履行此项合同，所以尽管如何同我反复交涉，也不可能解决问题。原来此项合同是当时的中央政府——北京政府签订的，所以现在请向目前的中央政府——南京政府交涉。但即使向南京政府交涉，恐怕亦

无成功的可能。

（二）林总领事虽曾向我谈过强行测量。但我认为：关于解决济南问题，日本既然注意采取了中日亲善的态度，那么就不应该采取强行测量的立场；否则，我相信只能给日本带来不利，而毫无益处。倘由于坚持强行测量的结果，以致发生排日运动，则我亦将无计可施，希望了解此点。

（三）在5月15日合同规定的限期以前，本问题绝无解决的希望。

（四）对松冈副社长并未约定命令张作相履行合同。

再者，斋藤理事曾指出：张学良向张弧和土肥原谈过，铁路交涉问题的难关在于济南事件未能解决；并对张学良的态度进行了责难。对此，张学良声明：济南问题和铁路问题完全是两个问题。不仅如此，斋藤理事临别时探询张学良的意见说：今日会谈我认为主要在于上述（一）至（三）三个问题；并叮问说，您的意见是否即如上述，可否即将以上情况报告给东京？对此，张学良完全加以肯定，并答称：既然事实如此，已别无良策。

二、如您所知，关于促进铁路交涉，张学良从前虽然向日本有关机关几次谈到解决济南事件问题；但是，正如林总领事屡次来电所示，很显然，张的谈话不过是拖延日本方面的借口。张学良对履行本合同之缺乏诚意，从上述同斋藤领事的会谈来看，我相信已属毫无疑问。事到如今，合同期限迫近，为解决此项铁路问题，已如林总领事所呈请，除坚持进行测量及开工，别无其它办法。本馆目前正在和有关各机关就实行过程中的事项进行协商，拟于最近商妥具体办法再行呈请。由于合同期限关系，并且出现了前电第二五五号报告的情况，现在渴望政府尽快决定坚持测量的方针。已转电在上海的芳泽公使及北京，并密电吉林。

日本外务省：《日本外交年表与主要文书》，（下），第128—129页

## 满铁社长山本致东北政务委员会主席张学良函

(1929. 5. 9)

敬启者，我会社根据去年5月15日签订的合同，已承办建造吉敦铁路延长线与长大铁路，为此立即作好各项准备，并不断督促你方任命合同内所规定的铁路局长，以便不致妨碍我会社开工。然而，迄今为止，并未任命局长等人，以致我会社未能着手施工，颇为遗憾。现在，合同所规定的日期已经只余数日，希望阁下现在能立即任命铁路局长，以便我会社开工。如仍不任命铁路局长，从而拖延开工，我会社对此将不负责任，希望阁下谅解。有关此案各项合同的效力，本来不应因上述由于你方情况造成推迟开工，而蒙受任何影响，是显而易知的，请阁下慎重考虑，是盼。

《山本条太郎·传记》，第646页

## 满铁副总裁松冈洋右致满铁奉天公所长电

(1929. 8. 8)

火速转告江藤丰二如下：我想您〔江藤〕已从橘处探询到张作相的态度，现在应按我前此对您的委托，竭尽全力去说服张学良，以便能使张实行我所谈过的方案。同时希望与橘取得联系，委托橘与峰簾相呼应，说服吉林熙参谋长，然后再去推动张作相。

《山本条太郎·传记》，第648页

## 江藤丰二致在东京的满铁副总裁松冈洋右电

(1929. 8. 10)

来电敬悉。业已恳谈两次，但张学良仍谈称："我自己纵然心愿，但尚需提交要人会议上慎重讨论。"按其态度推测，似乎是在观望我内阁的对满政策与满铁新领导的方针。

我已尽力说明：内阁与满铁新领导对铁路问题的方针都是固定不变的；因此，在山本、松冈二位辞职以前作出决断，对将来最为有利。此外，我必将努力直接推动奉天要人，同时与橘等取得联系，以推动张作相。

《山本条太郎·传记》，第648页

## 5 我国各地爱国学生和各界人士积极开展反帝护路运动

### 吉林学生联合会呈吉林省公署文

(1928.10)

〔前略〕考日人对东省铁路计划有二端：一自韩京经会宁、敦化至吉林；一自韩京经奉天、长春至吉林。此等包围计划已将告成功，是乃置东省于其势力范围之下，而彼为刀俎，我为鱼肉。三省父老行将沉沦地狱，永劫不复。……时居今日，而谋救亡之策固多端，而旦夕不容缓，首推为至要者，则莫过拒绝该路之建筑权。若钧署诚以吉林人士之志为志，而拒斥其建筑也，则国安而身荣；若不顾人民之意志，悍然而许之，则国亡而身辱。是故救国祸国在此一举，为荣为辱于兹定之。〔下略〕

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

### 东三省保路会呈东三省保安总司令、吉林省保安司令文

(1928.11)

窃日本要求修建吉会、长大两路，意存吞并，人人切齿。虽经钧座持重于先，国人奋争于后，而强邻觊觎，迄未稍杀。际此隐患正深，允宜坚持到底。此次哈埠学生发于爱国热诚，游行讲演，对

外邦交，对内秩序，均无妨碍，自应优容。该地警察厅长高齐栋、县知事李科元、保安队长姜凤山等，身为地方官吏，应如何远体钧座爱民固圉之旨，妥为维持，善加抚慰；乃竟敢指挥警兵，排枪轰击，致幼年男女学生号哭震天，奔逃无地。该厅长、知事、队长等，犹以为未足，复挥兵追射，持枪毒打，虽大敌鏖战，亦不至如此。统计受重伤者不下十名，因伤致死者闻有二名，其余残废伤损者又百余名。似此惨杀同胞，实为中外古今所罕有。在钧座节制、节钺之地区，似不应任该厅长等恣意屠杀，上累盛德，下失民心。说者谓，哈埠学生运动，内含政治作用。此说姑无深论；假令有之，彼学生等自身，亦断不知情，是其举动纯出于爱国热诚。不知者不罪，爱国者何辜？〔中略〕特激于义愤，依据公道，不能不冒死以请，惟恳钧座立将该厅长、知事、队长依法惩处。〔下略〕

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 北平法政大学奉天同乡会宣言

(1928.11.7)

痛哉！日人之强横无理也，施其高压手段要求吉会、长大二路之建筑权，以遂其侵略之野心；凡我同胞能不一起敌忾之气乎？近数年来，日人之经营东省也，不遗余力，铁路政策逐次实行，破坏我国防，吸收我金钱，不致东省于危亡不止。自其有安奉、南满也，则险要尽撤，国防云乎哉！操纵我运输，把持我出入之货物，漏卮日积，困穷立待，经济云乎哉！此在留心国事及经济学者，率能知之，无庸详论。虽然东隅已逝，桑榆非晚，急起直追，东省之生存，或可残喘于一时。苟吉会、长大二路之路权再失，则日人之铁路政策告竣，危亡立至，无待龟卜。千钧一发，生死关头，不得不争，不能不争。头可断，身可碎，此二路权不可让人。同胞！同胞！岂能不团结一起而争之乎？日人之所以急于要求此二路者：一鉴于中国之将统

一也，将来无机可假；一因于田中外交之失败也，借此以免反对党之指责。盖田中出兵济南，得不偿失；炸死张作霖，反促成中国之统一；事与愿违，着着失败，反对党群起攻之。田中见禄位之不保也，要求此二路权，以夸耀其外交之胜利，借以缓和反对党之气焰。同胞！当此危急之时，苟能誓死力争，监督当局勿使其屈服，一致团结，作外交之后盾；则田中之诡计，又不得逞，日本朝野，必攻之愈力矣。是日本之外交，虽外强而中干。吾人苟能一致力争，实足以挫其锐气，令其左右失据也。微闻日人近鉴于群情之愤慨，有表示吉会、长大交涉搁置之议，借中日新约及吉敦、吉长合并改订合同两事，以达其侵略野心，而避免中国民众之激昂。〔下略〕

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第1378—2号

## 奉天旅平中国大学路权保持后援会宣言

(1928.11)

〔前略〕自从一九〇五年日本握有管理南满铁路权以后，他便有南满洲铁路股份公司的组织。在名义上似乎是个营业团体，但实际上却是包藏祸心，侵略满蒙的毒蛇窠，且对于铁路附近的我们中国居民，胆敢僭代我们中国行施课税权，这不是目无中国、侵占人国的主义么？又凡是南满路一带地方，都有雄厚的日本军队盘踞着，试观其他的铁路有这种违背国际惯例的现象么？唉！我们想起日本人加在我们身上的欺侮，真是更仆难数呀！今姑举荦荦大者，远如攫取安奉路一案，更令人怒不可遏。安奉路的建设，原来起于日俄战争。日人为求军事运输的便宜，便不经我们中国的承诺，擅自由朝鲜新义州渡鸭绿江至我国之安东直达奉天，修造了一条军用铁路。日俄战争告终以后，仍不经我国的追认，又改为永久的商用铁路。我们中国人当时也曾经提出热烈的抗议，无如强弱判别，结果终归没有发生相当的效力。我们大家都知道安奉铁路

潮就是造因于此的。近如济南屠杀我国军民的惨案，气得我们同胞举国若狂。当这种惨案尚未解决的今日，而贪如羊〔豕〕、狠如狼的日人，又想由计划将进而为实现的吉敦〔路〕的延长（原路由吉林至敦化，日本想要由敦化延长至朝鲜之会宁）、长大路的敷设（日本想要由长春至大赉敷设新铁路）。这种露骨的侵略，简直说一句，是想把东三省一口吞下去。凡少有血气国民，还能袖手坐视么？〔下略〕

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第1378—2号

## 朝阳大学学生会为日本在吉林强筑铁路告民众书

现在日本帝国主义对我国的侵略越逼越紧了。它——日本帝国主义者，一方面派员与国民政府谈判中日悬案，对国民政府予以政治的或经济的引诱和胁迫，意在使国民政府对于它所加于中国人民的不平等条约再作一度公开的承认；同时又威胁它的小工具，承认它修筑吉会（吉林到朝鲜的会宁）、长大（长春到大赉）两铁路，以遂它日夕经营的并吞满洲的野心，实现它的所谓大陆政策。

穷苦的同胞们！我们要知道日本帝国主义者对我国实行政治的、经济的、文化的侵略，已经六十年了。其间，强据琉球，夺取台湾，迫订种种不平等条约，又在内地继续不断地对民众作凶狠的大屠杀。这些违反正义、蔑视公理的野蛮行动，为数不知多少，言之实可痛心。现在又要来强据东三省，使东三省与朝鲜打成一片，而树立它在亚洲大陆的一个基础，为它吞没整个中国的预备。

它那并吞东三省的毒辣手段，就是所谓两路两港的政策：两路就是南满和吉会两条铁路，两港就是朝鲜的清津港和辽东半岛的大连港。将两路包抄吉林、奉天两省，而以清津、大连为尾闾。南满铁路是早已被它强筑了，我们正在痛定思痛；而吉会铁路的吉敦段——吉林至敦化，也在本年八月借日款修成，更使我们悲愤填

胸。但是，日本帝国主义的狼子野心，得寸进尺，必定要把敦化到会宁这一段修好，同时要求修筑长大铁路来吸收北满富源，才餍足它鲸吞蛇噬的兽欲。倘若吉会铁路筑成，东三省的领土马上就拱手送给日本国了，同时东三省的同胞立刻就变成亡国奴了。而日本的大陆政策，也就完全实现了。〔下略〕

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第 1378—2 号

## 朝阳大学学生会致南京国民政府快邮代电

(1928.12)

日本包藏祸心，不顾国交，不惜破坏世界和平，悍然出兵山东，炮击济南，惨杀我外交官，占据我胶济路，屠戮我无数民众。血迹未干，白骨犹在，此仇此耻，迄今未雪，言念及此，心痛如焚。今者，又复进而要求我满蒙特权，强筑吉会、长大两铁路，以实现其大陆政策，达到其侵吞我国之野心。此而可忍，孰不可忍！查吉会、长大两路，其关系于国防者至深且巨；一旦丧失，边防有事，则日本军队即可由大连直逼长春，复可由会宁直逼吉林，而驰驱于满蒙间，国防之危险孰过于此？至于经济之被掠夺，犹其余事矣。故两路之路权丧亡之时，即为东三省及蒙古丧亡之日，亦即我国灭亡之秋。公等柄政中央，受民众之重托，务恳本总理大无畏之精神，对于此种无理之要求，应严辞拒绝；并一面电东三省当局，责其不应违背民意，实行此种卖国行为，迅将此案移归中央办理，以资救济。至于从前所订一切不平等条约，尤应秉革命外交政策，立刻宣布废除。即不幸而日本帝国主义者仍不觉悟，继续其侵略之野心，虽至国交破裂，亦所不惜。敝会素抱救国效死之心，誓为当局之后盾。披沥陈词，不胜惶悚待命之至。

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第 1378—2 号

## 北平交通大学路权后援会宣言

(1929.1)

慨自日本帝国主义强索吉会、长大(吉林——会宁，长春——大赉)路权后，引起东省民众广大的护路运动。那种激昂的呼号，热烈的表示，现在已由关外而波及于全国。“收回吉会、长大两路权”，已成为全国一致的主张了。

〔中略〕

盖日本自经甲午、甲辰二次战争以后，他们几乎没有一刻不想把传统的大陆政策实现起来，把我们中华民族消灭下去。因为这样，所以他们一方要巩固满蒙的地位；一方要取得胶东半岛，以为侵略中国的大本营。本着这种侵略政策，于是就要积极地攫取路权，而为经济、军事的准备。这次吉会、长大路权的侵略原因完全在此。我们知道，日本帝国主义者自从日俄战争以后，在东省方面已有南满铁路为其军事、经济的根据地；但因一线往来，对于经济与军事究有若干不便之处；且自奉海、吉海二路兴工，从前铁道侵略政策，渐失效用。所以田中长阁，便放弃从前一线一港主张，而有二线二港的计划，期于满铁之外，复辟新线，谋与安奉、南满等线打成一片，合抱奉吉二省，完成其军事的经济的立足点。因此，日本在东省的势力便可完全巩固了。

同胞们！吉会、长大两路，外关国防，内联三省，乃东省的命脉，铁路中之最重要者。路权得失，直接关系东省之存亡，间接影响我国之大局；若不急起护路，势必蹈于印度、朝鲜之复辙，永受日本帝国主义之宰割。“路亡则国亡”，我们惩往毖来，怎能当此存亡绝续之处，而不奋起作最后的决斗吗？

〔后略〕

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第1378—2号

## 延吉等四县农工商学联合会致吉林省督办等电文

(1928.10.16)

督办、省长、省议会、交涉署、省农会、商工会、教育会、吉长报馆钧鉴：日报纷载，吉会终点已定清津，满铁业已重价收买天图铁路，预备完成全线建筑。人民闻知，异常愤慨。查延吉为东南门户，关系国防，极为重要。该路尤为吉省军事、行政、实业之命脉，若再借资建筑，放弃主权，非仅贯彻其经济侵略之政策，直予彼方以军事上朝发夕至之便利。边防重地，无异拱手让人。藩篱既撤，宰割任人。我延边民众生命财产，系于斯路。一息尚存，誓死必争。现已决定，延敦铁路尽最短期内由人民自筑；经过路线由人民集议自决；一致反对外人干涉及借用外资；并反对满铁收买天图铁路；如不达到目的，不惜罢市罢工，牺牲一切；倘彼方违背民意自由兴工，则当聚众毁坏其工程。群情激昂，无法制止，若不从速交涉，难免不酿他变。除派代表请愿外，谨先电陈，千祈俯顺舆情，严重抗议，并恳即时明白电复，无任感祷。延吉、珲春、和龙、汪清四县农工商学联合会叩。

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 延边四县代表曹锡龄等给吉林省公署的呈文

(1928.10)

查日本报纸近来纷纷登载吉会铁路决以清津为终点，满铁会社同时又以一千万元之巨资收买天图铁路，预备完成吉会全线之工程，期达其野心侵略之政策。我延边民众聆悉此情，群情惶惑，愤慨异常。〔中略〕稍有血气者宁甘忍受。是以我延边民众，连日大开会议，不召而至者数千人，一致主张：敦延铁路决于最短时期由人民筹款自行建筑；总以节省建筑费用，联络各县支线，便利各

县运输，杜绝彼方军事行动、经济侵略为唯一要义；根本反对借用外资，并反对满铁会社收买天图铁路，以打破其帝国主义之阴谋，而挽回我共和民族之主权。如果目的不达，则我边民惟有采取自决政策，而为最后之奋斗，阻其动工施行。彼建此毁，虽牺牲一切亦所不惜。〔下略〕

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 吉林省农工商教等团体致东三省保安委员会电

(1928.10.24)

顷闻满铁当局委托江藤到奉运动兴修长大铁路，并拟延长吉敦线至〔朝鲜〕会宁。消息传来，群情惶恐。窃查以上两线所指终点，或为国防要隘，或属实业渊源，存亡所系，关系重要。果使外人投资，假手延长敷设，不惟助长其经济侵略，且发展其对我军事能力，为虎傅翼，无过于是。以视吾国边险既失，则国势阽危，富强断绝，则民命堪虞。印鲜之续，指顾间耳。吾吉人民为自救计，现经议决，以上两线完全由人民集资自筑，本民国主权在民之义，关于本案或其他路线、林矿，如不得民众同意，无论如何缔约，吾吉八百万人民誓死不能承认。民气激昂，万难遏抑。想钧委员会为三省人民保安总枢，对此侵权害民之要求，万望严词拒绝，据理力争，以重民意，而维国权。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 驻吉林总领事川越茂致外务大臣田中函

(1928.10.27　第566号)

关于吉林省城学生反对吉会铁路的示威游行一事，曾以第51号电匆匆报告在案。据闻此次游行是25日夜由当地法政专门学校学生发起的，他们邀请各校举行请愿示威游行。结果于26日午

前七时，约有三千名学生在城内公共运动场集合，经商议决定：(一)向交涉署提出请愿书；(二)前往省议会请愿，力争会见各议员及各团体代表；(三)前往省公署谒见省长，要求说明此案原委，同时请愿要求提出强硬抗议；(四)散发传单，唤起商民的注意；(五)游行当中要高喊“打倒帝国主义！”“打倒卖国贼！”“反对吉敦延长线由敌国投资！”“唤起民众一致奋斗”等口号，等等。午前八时从该运动场出发，队伍最前面，打着两面大旗，上写“市民大会”，“向省议会请愿”；每人手中挥舞着小旗，上写“否认吉敦延长！”“与敌决战！”“打倒卖国贼”等。队伍一面高喊上列口号，一面散发另纸的传单，秩序井然，在市内游行。首先到省议会，会见各议员及各团体代表，就反对延长吉敦铁路和保持主权问题进行请愿。然后到交涉署，提出另纸请愿书。接着便到省长公署，会见诚代理省长，进行了同样的请愿。结果，诚代理省长告诉他们说：“关于此事张司令及奉天当局是以保持路权为前提的，本省各团体也已请愿，钟交涉署长赴奉同各有关当局共同交涉结果，目前处于停顿状态，此事已告一段落。日本方面将来再向我方提议时，我方进一步采取适当办法，不许损害吉林路权。因此，希望各位学生专心学业，不宜虚度光阴，市民亦应冷静观望形势的发展。”由于当局对本次游行进行了极其严密的监视，所以气势不振，午后二时已平稳解散。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192.26第2851—2853页

## 驻长春领事永井致田中外务大臣电

(1928.10.28　　第51号)

本城第二中学及师范学校百余名学生，利用10月28日星期日，手持写着“打倒日本帝国主义走狗！”“反对秘密签订六大铁路协定”等字样的小旗，在城内繁华街道上游行，举行了示威运动。同

大臣
次官

電信課長

亞細亞
歐米
通商
條約
情報
文化
人事
文書
會計

昭和3　一四五一四　暗　長春　廿八日後發　亞
本省　十月廿八日後着
田中外務大臣　永井領事

第五一一號

十月二十八日ノ日曜日ヲ利用シ當地城内第二中學校及師範學校生徒百餘名打倒日本帝國主義的走狗、秘密締結六大鐵路協定反對等ノ文句ヲ黑書セル小旗ヲ振翳シテ城内目抜ノ道路ヲ練リ歩キ示威運動ヲ行ヒタルカ其ノ間險所ニ排日及鐵道協定反對ノ演說ヲ試ミ又豫ノ用意シ置キタル謄寫版刷ノ宣傳「ビラ」ヲ撒布シタリ宣傳文ノ趣意ヲ綜合スルニ賣國奴趙鎭及常蔭槐ハ終ニ帝國主義ノ日本ト密ニ六大鐵道條約ヲ締結セリ之國權ノ喪失ニシテ東人ハ誓

寫送先

外務省

ツテ之ヲ承認セス極悪ナル日本ハ最近雙十節後ニ於テ我カ奉天當
局ヲ脅迫シテ吉會鐵道協約改訂調印ヲ行ハムトセリ日本ハ又天圖
鐵道ノ買收ヲ企テクリ是等ハ皆侵略ノ表現ナリ同胞ハ起チテ吉會
線協定調印ニ反對セヨト云フニアリ

在支公使、奉天、吉林、哈爾賓ヘ轉電セリ

外務省

时，到处讲演，号召排日和反对铁路协定，并散发了事前准备好的油印传单。综合传单内容，大致是：卖国贼赵镇和常荫槐终于同日本帝国主义秘密订立了修建六大铁路协约，这是丧失国权，我们誓不承认；万恶的日本帝国主义最近在双十节后，想威胁我奉天当局改订吉会铁路协约并进行签字；日本还企图收买天图铁路；这些都是侵略的表现。同胞们！行动起来，反对吉会铁路协定签字！

日本外务省档案胶卷，S 177，6192. 26，第 2873—2874 页

## 驻长春领事永井致田中外务大臣电

(1928. 10. 28　　第 52 号)

关于前发第 51 号电。

一度解散的示威队伍，后来又重新集合，迫近吉长铁路局前，声声痛骂局长赵镇是卖国贼，并进行讲演，反对铁路协定等，形势渐渐陷入混乱。当队伍行至教育会前气焰再度高涨时，由于警官的出动，激昂的群众被迫解散。从后来得到的他们的传单看，均极力阐明吉会铁路的建成是日本帝国主义势力的前驱，是对东三省军事上和经济上的威胁。

日本外务省档案胶卷，S 177，6192. 26，第 2875—2876 页

## 东三省路权保持会致吉林省公署函

(1928. 10. 29)

径启者，关于日人要求延长吉敦及建筑长大铁路各问题，事关重大，为东三省命脉所关，即全国存亡所系。现在东三省同志组织路权保持会，业于本月二十二日正式成立，以期唤起同胞，共谋抵御。兹特检送组织大纲及宣言各一份，如蒙惠复函电有所赞助，三省幸甚，国家幸甚。

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第 2017—154922 号

## 东三省路权保持会组织大纲

第一条　名称：本会定名为东三省路权保持会。

第二条　宗旨：本会以唤起舆论，援助政府保持路权，排除外人侵略为宗旨。

第三条　地址：本会暂设奉天省城。

第四条　组织：本会由全国同志者组织之。

第五条　会员：凡中华民国成年男女均得为本会会员。

第六条　职员：本会设常务干事若干人，办理一切进行事宜。

第七条　会费：本会经费由会员担任，遇有特别用途时，得随时募集之。

第八条　会议：通常会由干事随时召集，大会由多数会员议决召集之。

第九条　分会：本会得于适宜地点随时组织分会。

第十条　附则：本大纲如有未尽事宜，得随时修改之。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 东三省路权保持会宣言

近日中外报载，日本政府强要我东省当局允修吉会、长大两路，以满其吞并之野心，而制我三省之死命。谨将交涉经过、目前危机、拒绝办法，一觑陈之。

民国七年，段合肥拥兵擅权，饷械支绌，乃嗾其鹰犬曹汝霖、章宗祥，勾结日本兴业银行，私订卖国卖路之吉会铁道借款预备合同。段氏以一千万之日金，竟敢出售九百余里之铁路。彼时秘而不宣，终为国人所觉。在段氏势穷力绌，媚外图存，冀酣其武力统一之梦。孰知日人狡然思逞，步步紧逼。呜呼！祸种于此矣。

民国十四年，乃由现正通缉未获之前吉敦铁路局长魏武英，出与满铁理事松冈氏私结吉敦铁路修筑草约。我东省当局事先虽未察觉，事后亦未批准，然流毒东省之吉会路，至此亦为日人劫取过半矣。

本年南北构兵，风云变色，大元帅通电息争，班师言旋。此正中外同欢，举国欢腾之际，乃日本趁火打劫，乘危抵隙，由其驻京使馆随员勾结交通部员，密草一非正式之协定。在日人遂冒认吉会一路即可从此延修，而长春至江省大赉一路，以〔亦〕拟借此攫得。呜呼！亘十余年力争未失之吉会路，竟忍听其沦亡耶！且绾联吉黑之长大一线，讵肯听日人掠为彼有耶！

吉会一线由我吉林省城起，东至韩境之会宁，由会宁而东至韩境清津港，仅二百余里，南与日本隔水相望。一旦有事，则艨艟飞集，瞬息可达，由会宁而吉林而黑龙江而内蒙外蒙，纵横驰驱，莫不如意；加以南满干线由长春而北展至大赉，则双管齐下，蟠居腹心。我国如允其修此两线，则不啻借寇以兵，赍盗以粮。人虽下愚，宁肯为此！吾同胞与其不争而苟延残喘以坐亡，何如万众一心，赴汤蹈火以竞存。此不可不力争者一也。

年来东省经济开发渐趋优势，日人欲毁我农商，乃急行经济侵略政策，把持交通，使我一步不得自动，一货不得自运，惟有低首下心，就其桎梏。于是，以吉会一线自韩境而西进，垄断吉省之交通；再以长大一线由满铁干线而北上，扼塞江省之门户。即我国惨淡经营京奉、奉海、吉海各线，亦一举而掷于乌有之乡。是直囚禁我东省人民，而敲髓吸血，使我不立死于炮火之下，而饿死于铁道之旁。此不得不誓死力争者二也。

日人自知岛国孤悬，难于持久，吞并朝鲜，凶焰日炽，乃又虎列我东省，以立其侵略大陆之基。驱其无赖侨民，借铁路之势，节节西逼，吉会一线即其纷至沓来之孔道。盖安奉线成，奉省已成不治

之病;设吉会线成,吉林亦陷膏肓之危;推而全东三省无一幸脱。试问我国同胞,若不及今力拒,尚可燕巢危幕偷活一时乎? 此不敢不誓死力争者三也。

力争之道有三:

一、要求东省当局毅然拒绝:查曹氏私结吉会路约,原定在草约签印后六个月内缔结正约;当时人心未死,民气沸腾,日方既知难而退,段氏亦不容于国人;加以吉省舆情激愤,此项正约遂不敢再结。此固力争之有效,亦即此约之无据也。至吉敦路一段,乃系一二宵小所为,结果中央政府坚不批准,东省当局迄未认可。嗣虽匆匆窃修,在法在理均无可据,此尤不攻自破。近日报上所载非法协定,虽三尺童子知其无效;不知日人何以厚颜,胆敢以此为攫取之资。质言之,吉会、吉敦前后各约均无法理之根据,亦为民意所不许。惟有请我当局毅然拒之,毫无足虑。

二、通电中外一致声讨:日人侵略东省,久为全国痛恨,亦为欧美列强所嫉恶。最近协定是否实在姑不论,即其行踪诡密,容为中外所未悉。此时正宜暴其罪状,促其反省。试思万国健在,非战条约甫签,平和之议正盛;宁容日人悍然不顾为举世公敌,彼敢不气馁迹敛,抱头鼠窜而退乎?

三、团结同胞作最后奋斗:我三省民风强悍,荷戈之士何止百万。倘日本不知悔祸,一意孤行;我东三省人民,亦惟有与日偕亡,同赴东海而死,虽引起全世界纠纷,使此一片干净土变成无人荒凉之野,亦在所不惜。

总之,我同胞当此危机日迫,但使一息尚存,决不甘心待死。须知祖宗庐墓理无可迁,国籍民族义不能改;吾同胞生命可捐,身家可抛,而路权不可不争。此又不可不熟权利害轻重而誓死以力争者也。国运方新,睡狮已醒,邦人君子,奋起图之。

东北档案馆藏:吉林省公署档案,第2017—154922号

## 驻吉林总领事川越致田中外务大臣电

(1928.10.30)

关于前发第41号电。

据说从29日早晨以后，吉林学生联合会组织十几队露天宣传讲演队，在市内各处利用吉会铁路略图等宣传画，演说反对的理由；并宣称，吉敦铁路借款成立时，教育厅长、省教育、农会两会长曾被日本方面收买，痛骂他们是卖国贼。同时，在市内到处张贴和散发“打倒卖国贼”、“抵制日货”、“否认延长吉敦线”等各种宣传画。学生们从当天午后三时起，又在省议会集合，讨论坚决实行排斥日货，禁止使用日本货币。30日仍继续进行露天讲演等。

日本外务省档案胶卷，S177，6192.26，第2887—2888页

## 吉长铁路局呈东北交通委员会文

(1928.11.2)

为呈报事：窃职局据驻吉路员报称，十月二十六日，吉林省城中学以上各校学生妄听传闻之辞，以日人强迫签订吉会路约游行街市，高呼口号，并向省署请愿反对。经诚代省长劝慰解释，群众颇以未得要领，略有鼓噪等情。旋于二十八日，长春忽又发生同样情事。是日晨十时余，有本埠中学师范各校学生约三百余人，结队前来局址附近，队首持大旗两面，一书反对吉会路签字，一书打倒日本帝国主义。各人手执小旗无数，均书标语，散发传单多种，高呼反对口号。行抵局长寓宅门首，稍事徘徊，询问局长是否在宅，仆人告以公出未返，呼号诟骂而退。嗣往职路附设中学校，要求学生加入游行，告以今日例假无人在校，亦诟骂而去。全队中或着制服，或着常服，参差不齐，队首有一人领导年约三四十岁，或谓此人颇似教职员之类，但未敢确认耳。去时并有次日重来之语。当以

是日系属星期例假，局中无人办公，不致发生意外，次日如果再来，或遇日员到班，或侵入办公处所，在在均有引起事变之可能。且局址附近尚有日人寓居，日领、警察随时可来，倘有逾越范围之举，即有牵及外交之虞。是日谣传纷起，并谓将有焚烧局长官舍举动，乃由总务处处长刘树藩往访吉长道尹兼交涉员、长春警察厅厅长、县知事等各地方当局接洽计议，当经各地方当局设法阻止，次日未见重来。惟近数日来，时有再来示威之风传。所有吉长两地学生妄听签订路约风传、游行反对情形，并职局与地方当局接洽、防范各缘由，理合具文呈报。

东北档案馆藏：吉长铁路档案，第319号

## 吉林省议会等关于成立路权自主会的呈文

(1928.11.5)

兹查本省各法团为日人要求吉敦路延长及长大路建筑各案，迭经开联席会议，讨论结果，佥谓宜在省城组设一路权自主会，援助政府一致抗争。业于本月〔10月〕二十九日成立。事关集会，理合检同组织大纲具文呈请。

吉林省议会、省农会、省教育会、省商会联合会、省工会、县农会、县教育会、律师公会、旗族生计会、航业公会、学校教职员会、学生联合会

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 吉林全省路权自主会组织大纲

第一条　本会定名为吉林省路权自主会。

第二条　本会以援助政府保持全省路权，唤起民众，达到自筑铁路为宗旨。

第三条　本会由全省各法团及全省人民组织之。

第四条　本会会址设于吉林省城。

〔下略〕

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 吉林省争持路权公民组合会呈吉林省公署文

(1928.11.5)

近据报载及各法团之宣言，佥谓日政府要求我东省当局允修吉会、长大两路，推展其侵略政策，以满其吞并之野心，而制我三省之死命等情。惊悉之下，何胜愤痛。查南满株式会社，即英之印度公司也，侵吞政策，路人皆知。吾人收之不暇，更何再让之。何况我吉林乃东省之堂奥，倘将吉会、长大两路权若再让与日人，则南接满铁，东连朝鲜，笼络三省，包围四面，不待武力之吞并，即经济之侵略，已足能致我数千万人民于死地。呜呼痛哉！国家兴亡，匹夫有责。我人既生长斯土，当此生死关头，千钧一发之际，惟有牺牲一切，誓死力争，不达目的决不中止。除分别呈电函咨并宣言民众一致争持外，理合检同本会组织大纲一并送请钧署备案。

代　表　人

姜德甫　张文楷　杜树珊　刘云峰　于聘忱　王辅廷　杨凤岐　张佐臣　杜桂璞　杨　纯　高维松

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 吉林省争持路权公民组合会组织大纲

第一条　名称：本会定名为吉林省争持路权公民组合会。

第二条　宗旨：本会本民国土地权在民之原则，以争回路权达到自筑为宗旨，并监视其他一切媚外派之官吏劣绅或团体之行动。

第三条　地址：本会设于吉林省城。

〔下略〕

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 吉林省议会等团体致东三省保安委员会代电

(1928. 11. 6)

前为满铁当局派日人江藤要求延长吉敦线、兴修长大铁路，侵我主权，夺我民命，曾电请严词拒绝，据理力争，并各派代表赴奉面请在案。关于应行请求力予进行者要有四端：一、满铁对于路权胁迫签字，根本无效；二、取消专门委员会，以释群疑；三、拒绝收买天图铁路，而免牵及吉敦延长；四、罢免赵镇吉敦、吉长两路局长，以证明无权签字者虽签无效。查满铁要求路权，系在国军压迫北京之时，出于胁迫。按华府会议，曾有协约国不能因各该国内乱要求特别权利之明文。而此次所签之字，确系胁迫所致，揆诸法理，按诸国情，应根本无效，而专门委员会亦无设立之必要。至收买天图铁路，又系图谋吉敦延长，尤宜拒绝。赵镇因胁迫签字，立于重大嫌疑地位，不能再掌该两路职权，以期餍服人心。总之，长大铁路是否应行修筑，吾国自有主权；而吉敦线由敦化至延吉二百余里，衔接会宁，为国界门户，对于国防经济均有莫大关系，不惟不准满铁延长接修，而吾国亦可不再修筑，俾免开门揖盗。现在民众愤激万分，誓不达到目的不止。仍请严词拒绝，据理力争，以重国防，而维经济。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 哈尔滨总商会致吉林张保安司令、诚省长电

(1928. 11. 6)

吉林张保安司令、诚省长钧鉴：肆行帝国主义侵略之日本政府蔑视我国主权，国民久已痛心。惨屠济南之交涉尚未终结，劫夺路权之警耗又相逼而来。最近对于吉会、长大各路政竟强迫要求建筑。如任野心得逞，则彼数十年所抱之大陆政策，借此予以实现，

冲破国防之藩篱，操纵国民之经济，我三省之大好河山，不旋踵将步台湾、朝鲜之后尘。三省既危，全国动摇，哀我民族恐由此而沦于万劫不复。凡有血气，宁甘忍受。人为刀俎，我为鱼肉。此正我国民卧薪尝胆之时，愿我公顾全国家主权，毅力坚持，严予拒绝。倘日人尚不敛迹，我国民一息尚存，誓群起而为外交后盾。迫切陈词，无任悚惶。哈尔滨总商会叩。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 东三省路权保持会致东三省保安委员会请愿书

(1928.11.7)

窃见报载，日方要求修筑吉会、长大两路，情势危迫，间不容发。幸我当局注重主权不肯放弃，举国之人莫不欣庆。惟难保日人不逞其狡谋，百方游说；或东省人士激于义愤，公拟自修；此则堕彼奸计，借寇以兵，为祸之烈，不可究极。盖铁路之关系，不外国防、移民、经济三大端。此两路之可修与否，不仅系于中外主权之争，并应就国防之危机、移民之隐患、交通之影响三者为断。敝会谨将此中得失一缕陈之。

一、国防之危机：韩境会宁东距清津军港仅二百余里，西达吉垣仅六百余里；一旦有事，则日军直入，朝发午至。况吉林、长春均为东省腹心，设再由长春而北迫大赉，则奉吉堂奥既为他人蟠踞，黑省门户亦为异族扼塞。兴念及此，不寒而慄。兵法曰，不恃其不来，恃其来吾有以备之。今日之事则不然，不恃吾之有备，惟恃其来之不速耳。此两路为日方强修，虽三尺童子知其不可。即纯由我方自修，又何异为盗辟门。此绝不可修者一也。

二、移民之隐患：日人图此两路，意在移民于东省，蚕食鲸吞，实行其杂居目的，毒辣阴险，最为可畏。盖吉会一线驱韩民源源西来，长大一线使日侨节节北逼；在日方存心侵凌，争修此路，事虽可

恨，理无足怪。倘我方设法自修，又何异引狼入室。此绝不可修者二也。

三、交通之影响：东省交通率为日人独占，已成不治之症。今则吉海尚稽观成之期，奉海已缔直通之约，硕果仅存，厥惟京奉。倘修吉会、长大两路，则我打通、四洮、洮昂、奉海各路，胥为其营养线；虽中东、京奉两线，亦莫不受其影响，投闲置散，一任南满之长蛇北进，肆其凶焰；吉会之猘犬西扑，逞其毒喙。我虽下愚，宁肯容此！今我拒彼兴修，已成为天经地义；或不察利害拟议自修，又何异为虎附翼。此绝不可修者三也。

综上三端，具知吉会、长大两路，在日方兴修，本属操刀必割；在我方自修，即不啻引刃自戕。事理至明，特恐日方谲诈百出，或以借款为饵，美其名曰主权在华；或则抛砖引玉，甘其言曰交换条件。在我当局明察烛微，自能悉其底蕴；在敝会则期期以为，此路可修与否，又不在借款之多寡，主权谁属，条件之轻重，乃在彼此之实力如何。试问中日两方兵马孰强？移民孰向？交通之利孰享？此三者不待智者而决。设我于延吉屯兵百万，预为进取地步，则吉会一线势在必修；设我人口过多，亟待移民于韩境，则吉会一线亦势在必修；设我商战优胜，亟须输出懋迁，则吉会一线尤势属必修；使我国势雄强，则长大一线我亦不妨修。今衷考其实，则我之实力远不及彼方。我方重门击柝之不暇，讵敢开关延敌。此路对我之作用，无一非祸。我方坚壁清野之不暇，讵可赍盗以粮。〔中略〕昔者，晋以良马宝璧假道于虞，说者谓，使虞与晋同强，受之何伤，惟虞不及晋强，受之必亡。敝会以古为鉴，用敢敦请诸公熟权利害，对外则立即严拒，对内则绝不议修。〔下略〕

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 哈尔滨市民抗路联合会致张保安司令、诚省长电

(1928.11.7)

张保安司令、诚省长钧鉴：日本乘危劫夺吉会、长大等路权，以遂其三港三线主义，囊括东三省于南满铁道会社范围之下，使东三省沦为朝鲜第二，并闻有自由动工说。昔因丧失吉长、吉敦等路，而有今日吉会、长大等路之要求；若吉会、长大等路再失，则长洮、洮齐、洮索、敦海、吉阿、洮热等路必再随之。于是，东三省以及内外蒙古，必陷于永劫不复之地。据日报宣传，当元帅府撤退北京时，曾由某部次长口头承认许其建筑。但乘人之危为公理所不许，国际条约必须得双方之同意，方能有效，此乃现代国际法之原则。姑无论其曾否承认，断无发生效力之可言。自皇姑屯之变以来，我方喘息未定，哀痛尤存。日人竟乘丧压迫当局，危词恐吓，肆其强盗劫杀之故智。凡有人性者莫不怒发冲冠，图报国仇，而得朝食。人心未死，普天同愤。在东省三千万子弟，决不愿为日人之奴隶。即中国四万万民众，亦不愿抛弃东三省而自取亡国。无论如何，强暴压迫，国仇终有伸雪之一日。敬恳诸公，奋发大无畏之精神，严词驳斥，痛予拒绝。则东三省幸甚，中国幸甚。

东北档案馆藏：吉林省公署档案，第2017—154922号

## 阿城商农会及各团体致东三省保安总司令电

(1928.11.8)

铁路为国家命脉，存亡系之。近闻日人欲强筑吉会、长大两路，直欲制我死命。恶耗传来，全体震惊。吾三省人民，宁与抗争而俱死于炮火之下，亦绝不坐以待亡。想司令、委员热心爱国，素不后人，请勿顾忌，严行拒绝，以保路权。吾阿城二十万人民甚愿牺牲，为之后援，除组设保路团体外，特此电恳。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 吉林延边农工商学联合会代表
## 曹锡龄等呈东三省保安委员会文

(1928.11.9)

窃以日本近向我东三省当局要求投资延长吉敦铁路，满铁会社又拟同时以一千万元之巨资收买天图铁路，以期完成其吉会线，而联清津之朝鲜海港，实现两港两线计划，冀行其野心侵略政策。我延边民众，聆悉此情，群情惶惑，愤慨异常。诚以延边为吉林门户，国防重地。年来彼日本帝国主义者，以毗连朝鲜，江水虽阔，一苇可航，沃野千里，早视为大好殖民区域，侵略经营，不遗余力。以拓殖会社吸收土地，移植人民，倡办学校，设置警察，妨碍行政，侵夺工商。我延边人民不啻处于次殖民地之地位。事实俱在，无可讳言。隐忍迄今，所以期生聚教训，雪此奇辱，还我主权。乃彼狡焉思逞，得寸进尺，公然谋攫我路权，而欲置我边民于死地，以逞其吞噬之野心。吾人虽弱，亦万不能任彼宰割而坐以待亡也。彼横断吉林之吉会干线计划已久，天图、吉敦两段已先后开通，所未打通者，仅敦化、老头沟间二百余华里耳。故其积极进行，力促吉敦路之延长，俾竟全功，以贯彻其两港两线主义，而包围侵略我满蒙。倘任彼投资，许彼要求，直不啻开门揖盗。关于人民之移殖，企业之发展，经济之操纵，林矿之偷盗，小工商之侵夺，教育之设施，警察之布置，军事之行动，在在予彼方以极大之便宜。将来宰割任人，略我土地，奴我人民，甚至覆我国家亦反掌事耳。延边民众以适当其冲，不甘坐以待亡，故首先〔发起〕反抗运动。群情激愤，誓死力争。务打消吉敦铁路延长之议，并反对满铁会社收买天图铁路，以攻破其侵略满蒙阴谋，而为延边民众留一线生机，为吉林留一重门户，为满蒙略固藩篱。倘彼不顾理法，不恤人言，逞其蛮行，我延边民众决不屈服，惟有采取自决办法，为最后之奋斗，虽牺牲一切，变

延边为丘墟，亦所弗惜。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 东三省省议会联合会给东北保安总司令的咨文

(1928.11.17)

〔前略〕窃以日本近今向我三省当局要求投资，延长吉敦铁路至延吉之老头沟，满铁会社又拟同时以一千万元之巨资收买天图轻便铁路，以期完成其吉会全线而达朝鲜之清津海港，实现二港二线计划，冀行其野心侵略政策。……本会于本月十四日召集三省省议会代表等，特开常驻委员会，当场讨论，佥以该各路权，关系三省存亡，诚为重要，该代表等〔指延边农工商学联合会代表〕请愿各节，殊为正当。应咨行东三省保安总司令、东三省保安委员会，尊重民意，永念存亡，对于日人所要求之各该路权，严辞拒绝。〔下略〕

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 黑龙江省议会致国民政府等电

(1928.11.24)

国民政府、各省政府、省议会、各法团、各报馆均鉴：天祸中国，患生东邻。万恶日本，向怀野心，久用其铁路侵略政策，以图谋奉省；今又拟建五路，进窥吉、江。此等政策如果实现，不但东省祸患迫于眉睫，即中国危亡亦近在旦夕矣。用是，凡我江省人民莫不愤懑填膺，群起反对。敝会谨代表全省民意，誓作后盾，并希全国同胞一致反抗，共策进行，不胜翘盼之至。

东北档案馆藏：日本侵华档案，第45号

## 拜泉县保持路权后援会宣言

(1928.12)

〔前略〕现因南北罢战，携手言和，全国统一，可望成功。他们

〔日本〕又恐不能施展野心，故起莫大恐慌，所以牵制东省不能悬挂青白旗。他恐机会错过，所以迫令东省签字，建筑吉会、长大铁路。这种毒辣手段，可制东省之死亡。查历年日本侵我东省，不外三大毒策：一、军事侵略；二、经济侵略；三、移民政策。三者以铁路为总枢。张其军威，侵我主权；驱其流氓无赖，迫我人民；逞其纸票之多，取我之土地、原料。吾之人民、土地、原料，均被其割宰攫夺。试问吾所存者何？若不力争，将为亡韩之续亦不可得。日本延长吉敦、建筑长大两铁路，阳托亲善之名，阴行并吞东省之实，威迫当局，利诱国贼，刻不容缓，欲完成其最后之目的五路二港之计划也。试举五路如下：一由吉林至会宁（即吉敦延长）；二由延吉至海林；三由吉林至五常；四由长春至大赉；五由洮南至索伦。以五路之计划观之，阴险已极：一旦有事，则彼军可由旅顺军港上陆，由南满路线直达长春；再可由清津军港上陆，由吉会线可直趋吉林。二路会合，奉吉两省完全被其包围，再可由长大、洮索路线进取黑龙江。此种情形，东三省之危亡可坐而待也。总之，日本欲最短期间亡东省，而完成其帝国主义侵略之阴谋。同胞啊！耻莫大于亡，辱莫甚于侮。今日人久蓄亡我东省之野心，在理难望其罢手；是故与其坐以待毙，何若以拚死相争。故敝会同人誓作后盾，路权一日不收回，敝会工作不停止。

东北档案馆藏：奉天省公署档案，第1378—2号

## 6　日本政府和满铁关于1928年中国人民反帝护路斗争情况的调查与报道

### 关于各方面对吉会路态度

（1928.7.6　　日本外务省）

关于中国方面对吉会路的反对运动，和各方面对预定路线计

划变更的反对与赞成的意见，根据目前的了解，概述如下：

一、中国方面对吉会铁路的反对运动

（一）昭和3年5月12日，张作相发出了怂恿反对的电报。

昭和3年5月12日，在京的吉林督办张作相和吉林交涉署长锺毓曾致电吉林省议会，内称："大元帅为筹措军费，正拟以吉林省所有森林、矿山、铁路为抵押向外借款，并将命令我二人签字。此刻，希望你会能对我们两人此举的意图保守秘密，并向大元帅发出反对的电报"。

（二）5月14日，吉林省议会的反对决议和反对电报。

据悉，吉林省议会在接到上述电报后，5月14日省议员和各团体首脑的联席会议，讨论了反对运动的具体方案。省议会和各团体于5月14日向张大元帅联名发出了反对电报，同时向张作相、锺毓等诸要人发出了请其反对的电报。

（三）5月14日大元帅的回电。

据悉，吉林省议会于5月14日接到大元帅的回电，内容如下："吉会等线是段政府时代所认可，此次是由日本方面提出来的。政府正在为减轻一部分和取消几部分而努力，以挽回吉林省的利权。因此，省长和省议会应体会此意，慎重地静观交涉的进行。"

（四）5月18日，省议会向大元帅再度发出电报，并向各方面（包括日本政府、芳泽公使）发出通电。

据悉，5月18日，吉林省议会和各团体向大元帅又发出了请求电报，内容如下："把铁路建设权给与外人，将留下大患。例如，最近曾发生拒绝运输吉海线所用铁轨和吉黑军队的事件。因此，无论日本人玩弄什么权术，亦断不能允许给他们以该项铁路权利，必须坚决拒绝。"同时向张作相和北京吉林同乡会发出了同样电报，并向日本政府和芳泽公使也发出了同样的反对电报（芳泽公使于18日接到上述电报，但帝国政府并未接获此类电报）。

（五）5月19日，吉林省城中学以上各学校代表决议，反对日本出兵山东和要求修筑五铁路，并商讨了具体办法。

（六）5月20日吉林总工会的反对决议。

5月20日，吉林总工会作出如下决议：反对日本要求修筑五大铁路；要求停止南北内战；同心协力一致承当对外交涉，努力维护国权。并商讨了具体作法。

（七）5月21日，吉林省议会主持的反对会议。

5月21日，吉林省议会又召集了各团体的联席会议，进一步作出有关反对方法的决议。

（八）5月27、28日，吉林各团体和省议会代表为商议反对运动赴奉。

5月25日，吉林省议会接到由奉天东三省议会联合会发来的电报，内容是将在奉天召开三省联合大会，商议有关时局及一切解决办法问题。5月27日和28日，为商议有关此次反对运动问题，派代表赴奉。

（九）6月6日，吉林省议会决定采取的态度。

由于省议会所散发的宣言印刷品，遭到官方严厉取缔；加上省议员本身也分为两派：一派主张，如大元帅将铁路及其利权让给日本，吉林省民则应拒绝纳税，并同日本断绝经济关系；另一派主张，以各团体名义发出稳健的反对通电。两派不容易取得一致，最后决定秘密派出调查员去北京调查真相。据悉，该调查员已经出发。

日本外务省档案胶卷，S 177.6192.26，第2711—2716页

## 关于反对满蒙铁路、特别是吉会铁路交涉的运动

（1928.11.29　　日本外务省）

我方向奉天当局交涉所谓满蒙五铁路计划的消息，在报纸上

登载之后，属于吉会预定线地区的间岛地方〔吉林省延边一部分地区〕立即发生了排日运动，成立了延边抗路联合会之后，上述运动逐渐波及到吉林、奉天、哈尔滨、长春以及其它各地，到处出现了张贴反对标语和散发反对传单的现象。其中，如吉林组织了吉林省路权自主会，奉天组织了东三省路权保持会，他们并同交通委员会等处取得联系，招集了一些相当有势力的人士，顽强地开展运动。其它地方，学生们一般都表示了强硬的态度。

〔中略〕

一、延边农工商学联合会的反对运动

该运动成了这次各地运动的导火线。最初是由于听到吉会线将通过龙井村，而不经过延吉的消息，主要由延吉地方民众为了使该线经由延吉而开始发动的。然而，似乎另外还有一个原因，那就是：考虑到只以一个地方的利害关系为理由，其效果可能不大，因而才把国防等国策问题与之结合起来。

（一）10月17日，延吉的农工商学各团体干部在县财务主任的指导下召开了联合会，会上作出了决议：今后在延吉设立反对运动本部，在和龙、汪清、珲春三县设立支部，以指导反对依赖外资修筑铁路的运动；如果遭到失败，即在各城市举行联合罢工和罢课。与此同时，向各地发出了反对通电。可以推测，运动是在吉林省政府的授意下开展的。

（二）〔原件中此处删除〕

（三）此外，该联合会当天指派关俊彦（和龙教育局长）、曹锡龄（延吉实业局长）、姜兆霖（延吉商务会长）、刘彭龄（延吉商务会董事）四人为抗路会代表赴吉林、奉天请愿。

（四）对上述反对通电，10月19日东北交通委员会复电称：“本会必将力争，以期达到目的。”

（五）10月29日，吉林省长向延吉道尹发出训电，内容如下：

"已接到保安司令来电，内称，该铁路系日本根据既定条约为开发地方而修筑的，只是有关借款问题应充分尊重主权。因此，现在应切戒轻举妄动，一切要等待当局商议。"道尹将此意旨向联合会作了传达，但该会仍议决继续开展运动。

（六）据悉，延边抗路代表在吉林结束运动后，同吉林各界代表共同赴奉天开展运动时，10月28日在奉天交涉科长举办的招待宴席上，竟被日本领事和吉长铁路总办赵镇等所拉拢，声明取消反对运动，并各自受贿四千元。此事被延吉教育会所知，该会干部和各校职员等立即议决调查抗路代表的行动，并排斥有不正行为的代表。

（七）11月12日，章延吉道尹在局子街曾向田中副领事谈称："近来学生运动中有越轨行动，正当此时吉林保安司令已回到任地，关于此事曾有指令，今后要严格取缔。"

二、吉林省城的反对运动

（一）吉林教育会在接到延边联合会的反对通电后，于10月21日召开了评议员会议，决定联合农工商、省议会等单位共同发起反对运动。继此，于23日延边抗路代表来吉，向省政府发出了通电和同一内容的请愿书后，吉林各团体代表同他们会合，商议了反对方法。

（二）10月23日，省城各校学生作出决议，派代表参加各团体会议。

（三）据悉，10月24日，吉林农商工各界、延边抗路代表以及省城学生代表等四十四名开会结果，关于吉会铁路作出如下决定：向张保安总司令、保安会、交通委员会、张保安司令请求为保全路权拒绝签字，并以自力进行建设；派代表赴奉天开展运动；组织"省路自主会"指导反对运动等。同时，关于长大线也作出同样反对的决议。

（四）10月25日，各团体代表访问了诚代理省长，申述了他们的要求。诚劝告说："将按民意处理此事，因此不要作出过激行动。"

（五）10月26日，省城各校学生三千名，各持写有反对标语的小旗，历访省政府省议会等处，举行游行示威，同时又以学生团的名义向交涉署提出请愿书。但因警官、宪兵的严厉取缔，气势未得伸张。

（六）10月29日，吉林学生联合会组织了十余组街道宣传讲演队，在市内各地展出铁路示意图和宣传画，举行讲演。他们对刘吉林教育厅长和教、农两会长等人进行了揭露，揭露他们在吉敦铁路借款成立时曾被日本方面收买；指责他们是卖国贼；并在市内各地张贴和散发传单。同时，学生代表十余名在省议会集合，作出六项决议，主要是要求卖国贼的巨头刘教育厅长必须在二十四小时内提出辞职等。刘厅长作了解释，但形势日趋不稳，刘厅长遂提出辞职的请求。警察厅则采取了镇压的态度，派人撕下市内张贴的传单，自30日起，每校各配置了四名警察，因而使学生的气焰受到挫伤。

又据悉，关于上述所谓卖国贼一事，系由于上述刘（树春）厅长、韩教育会长、谢农会长等人，是为承包吉敦线土木工程而成立的日中合办吉林土木兴业公司的股东，因而被认为曾被满铁所收买，于是该公司的内幕被揭发出来，并遭到了攻击。再加上，吉林教育评议员等接到了来自奉天教育会的公函，内容是关于鼓励惩罚卖国贼；东北大学校长刘风竹、前吉林省议会议长齐耀瑭等人也唆使反对运动发展，事情便更加激烈化了。

（七）然而，10月29日以后，有如上述，因警察、宪兵的严加取缔，学生运动一时受挫而陷于停顿。但11月初张作相归吉后，他对运动表现出同情的姿态，运动又再度抬头。11月8日，约有

五百名男女学生散发敦促悬挂青天白日旗和南北统一的传单，并携带青天白日旗前赴省议会，将副议长等四名议员绑起，虽有保安队制止，也不罢休，继续摇着“请看卖国贼”的小旗，拥向省长公署。因此激怒了张作相，遂以武力驱散了他们，并逮捕了二十余名首谋者。

（八）在上述10月24日各团体代表联合会议上，各代表声明了反对用外资修筑吉会、长大两铁路的态度，同时决定组织吉林省路权自主会，以援助政府维持全省路权、唤起民众、自力建设铁路为目的。10月29日，该会成立。

（九）又悉，11月3日，姜德甫、张文楷等人召集了吉林的公民绅士，决定组织“吉林省争持路权公民组合会”，并发表了宣言书和组织大纲。该会的目的是收回路权和自力修筑铁路，同时监视卖国劣绅和媚外团体（主要指吉敦铁路局长赵镇以及与吉林兴业土木公司有关的人）的活动。

（十）张作相对运动的态度大致如下：关于学生要求惩办卖国贼问题，批准了教育局〔厅〕长刘树春辞职，其他人不予追究；关于延长吉敦线问题，对日本方面的主张采取用婉言尽量拖延的政策，以达到不允许日本修建的结果。上述意旨似乎已于10月6日向教职员联合会和学生团体作了传达。

三、敦化的反对运动

11月6日，敦化也以当地商务会为中心举行了示威游行……。

四、吉林省各报的论调

吉林省各报也对此次运动持同情态度，不少报纸还登载了鼓励运动的消息。例如：

10月24日《吉长日报》论述道：“姑不论国防上的利害如何，仅从经济上考虑，以东三省的财力，修筑一条微不足道的小铁路，

是无需仰赖外资的。何况，日本方面并非从开发实业上着眼要求延长吉敦线。所以，现在同心协力自筑铁路是必要的。”

10月25日该报论述道：“修筑三港三线是日本的阴谋，它将致东三省于死命。因此，必须不屈不挠地坚持正义，贯彻‘省路自主’的目的。”

10月27日该报论述道：“二十六日的示威运动的成果，应引起全国人民的注意。”

10月28日该报论述道：“为吸收货物和旅客，延长吉敦线是非常必要的；然而，向日本借款将招来大祸，因此必须以自力把它延长。”

11月1日该报论述道：“有关吉会铁路下列事宜的处理，如合同协定的责任、借款用途、合同效力等，是属于中央政府的职权范围，但我们仍须坚决奉行不借款主义。”

11月2日该报论述道：“朝鲜总督府投资六千万元，正在努力改建雄基港，这是以吉敦铁路的延长为前提的。这条水陆交通线一旦完成，日本人将夺取海参崴的运输利益，吸收吉林省东部的天然物产，并将拥有一个面临西朝鲜海的不冻巨港。”

10月24日《龙井村民声报》论述道：“日本鉴于民众的反对，对本铁路延长问题，将不采取直接投资或借款的办法，而必将采取中日合办的办法，以避免投资之名，而操其实权。我等必须断然拒绝此种欺骗手段，自力进行修筑。若不能达到此目的，即采取破坏铁路、经济绝交等办法进行对抗，甚至不辞中日交战。”

五、奉天的反对运动

（一）延边代表和吉林各界代表后来前往奉天，同在奉天的黑龙江省议会议员、奉天省议会、交通委员会、总商会、教育会以及其它各机关协议结果，10月22日以东三省各机关的共同团结为目的，组织了“东三省路权保持会”。他们在10月27日和29日召开

大会，邀请张成箕（奉天省议长）、李福堂（奉天总商会）、李梦兴（奉天教育会长）、鹿鸣（奉天农会长）、林鹤泉〔皋〕（吉林省议长）、张松龄（黑龙江商会长）、陈瘦鹃（新亚日报社长）、张泽溥（东北大学校长）〔应为刘风竹〕以及各报社社长、各学校校长等人参加，会上作出了决议：对与吉会线的延长问题有关人员予以免职处分；严惩合同的当事人赵镇；不让沿线居民将土地卖给日本；弹劾满铁走狗林议长和张总会长；不允许任何国家修筑吉会线，中国自己也不修筑；如日本强行要求，将采取一切办法进行抗阻并破坏其实现；作为最后手段，将实行排日和排斥日货，并向蒋介石发出通电要求援助（据悉电报已发）。他们还派代表与交通委员会联系，历访了张学良、翟文选等人，了解了当局的意图。据说张以正在慎重考虑为理由避免正面回答。该会还利用地方各报纸攻击了日本。

（二）据悉，11月9日，该会在上述首脑以及黑龙江省学生代表等参加下召开了秘密会议，议决：由各团体派代表赴上海、天津、北平、南京等地，向国民政府陈情，动员政府各团体参加；募集运动费二十万元；给赵镇、魏武英等人以处分，并没收其家产，等等。

当时奉天学生的集会结社虽已被官宪禁止，但乘吉林学生团体联合会代表来奉的机会，11月8日以东北大学为中心，举行了欢迎吉林省学生代表的会议。会上决定组织奉天省学生联合会，并同路权保持会取得联系，进行反对运动。保持会也同意学生总代表在该会进行活动。

（三）11月初旬，徐世达、胡任夫、高健国等人组织了东三省国民外交协会，同路权保持会相呼应，从事反对运动。

（四）11月中旬，奉天省议员马骥良组织了“奉天省公民团”，并得到各法团和省议会的同意，发表了大纲。该会是以监视卖国贼和媚外团体，并保持路权为目的的。

（五）反对运动逐渐激烈化之后，张学良于10月下旬发表了

如下训令:“外交以开发实业、不损利权为前提,以期尊重民意和主权。此时不可进行越轨的行动,以免给外人造成借口。”此令传达到吉林当局后,吉林当局又向管辖区内各地作了传达。

然而,奉天官宪看到,尽管已有上述训令,而运动依然继续进行,便认为这是吉林学生代表所为;于是,派警察包围了该代表所住旅馆,没收了大量印刷品。翟奉天省长向各代表提出如下忠告:“举行反对运动虽属当然之举,但当前国内外政局正处于危难之时,如任意举行反对运动,将激化国际关系。因此,应避免露骨的排日运动,而根据政府方针进行力争。”

同时命令各警察厅长增派巡警,监视各代表的行动,但作到彻底取缔似乎仍是困难的。

(六)各报的论调

关于此项铁路问题,奉天各报最初几乎都保持沉默,至10月下旬逐渐开始报导吉林方面的运动和宣言、电报等情况,并涉及对我方铁路政策的评论。

11月9日《新亚日报》评论道:“现在公布东三省所有关于交涉铁路借款的经过情况,停止国民政府正在进行的交涉,同东北当局共同研究全面的解决办法是必要的。吉长、吉敦两铁路有必要集中资金作为偿还借款之用,并拒绝吉会路一案的成立。”

后来,11月12日《东三省日报》登载了警告性的社论,其中提出:“民气过于激烈,酿成越轨的行动,在外交上是有害无益的。”

六、长春的反对运动

长春最初没有什么运动,自10月下旬起因受到吉林影响,举行了激烈的示威运动。

(一)10月28日,长春城内中学和师范学校学生百余名,打着写有“打倒日本帝国主义走狗”,“反对秘密签订六大铁路协定”等口号的小旗,在市内繁华的大街上举行了游行示威;并且在各处

进行了排日和反对铁路协定的演说，攻击了卖国贼赵镇和常荫槐，说他们同日本已暗中签订六大铁路修筑协约。继而袭击了吉长铁路局，面对赵局长连呼卖国贼，作排日演说，气势高昂。警察遂出动把他们驱散。

关于该问题，10月29日，吉长道尹公署外交科长向驻长春领事馆人员辩解说，此次示威运动是由吉林潜入的宣传员唆使学生闹起来的。吉长道尹为此当天就召见有关学校负责人和警察官宪，斥责他们管束不严，进行了一次严厉的训话。

（二）以后学生们受到吉林方面的煽动，11月4日计划再次举行示威运动，由于遭到官宪的压制而停止。及至11月9日，学生们三五成群地结成队伍，向市内各商店散发传单，内容是要求挂青天白日旗、满地红旗和白日旗。警察立即出动加以阻止，曾发生小规模冲突，最后终于平息。

七、哈尔滨的反对运动

（一）10月11日，哈尔滨各团体已向张学良请求拒绝日本的要求。10月17日又向吉林各法团发出了与上述内容相同的通电。

（二）11月3日，教育会以及其它各界代表数百名在商务总会集合，组织了哈尔滨市民抗路联合会，协议决定进行反对运动，并向各方面发出了反对的电报。

（三）11月5日，〔东省〕特别区各学校联合队男女六七百名，各自手持小旗，在市内举行了三小时的示威游行，并散发传单。

（四）据悉，11月10日，学生数百名又组成行列，欲向特别区挺进，由于镇守使派出军队加以阻止，发生了冲突，许多人负伤。

（五）据悉，特别区行政长官张焕相似乎想利用这个运动排斥中东路督办吕荣寰，而从背面进行煽动；因此，虽然吉林当局发来训令饬其阻止运动的发展，但张长官依然抱着同情学生的态度，故

运动日趋激烈，连对此保持冷静态度的吕荣寰也遭到攻击。于是，丁镇守使和蔡道尹等于10月10日各持张作相的命令返哈，以强硬态度宣布镇压学生运动；并宣称，如果特别区方面不听从吉林方面的意见，必将布置戒严，调动吉林军宪力量闯入特别区内。因此，张焕相也立即屈服，开始进行取缔。

八、其它地方的反对运动

（一）北京的反对运动

11月初，北京师范大学东三省籍学生组织了路权保持后援会，向国民政府和张学良发出了反对修筑铁路的宣言通电。继之，于11月13日在北京反日会等团体支援下举行了示威游行。据悉，吉林同乡会和北京大学吉林同乡会也正在筹划同样名称的反对运动。

11月16日《新晨报》论述道："本交涉必须移至中央，并根据民意进行，以达到收回自办的目的。依赖外资建设铁路虽并非不可，但至少与国防有关者应除外，并应防止一国垄断。"

（二）上海的反对运动

据悉，11月7日，全国总商会联合会关于吉会线问题向张学良和保安会发出反对电报，内容为"希望能拒绝日本的要求，依靠中国资本建设。"11月9日，当地报纸在南京通讯里写道："日本在条约问题、济南事件上可能作出相当的让步；但关于东三省五路建设和商租问题，则似乎将强烈要求承认"；还写道，某委员谈称："五路敷设权问题关系颇大，日本如得之，其势力将自南满扩大到北满；如给予商租权，东三省将完全为日本人所掌握。因此，断然不能承认"云云。

（三）齐齐哈尔的反对运动

据悉，11月6日突然发现有人散发反对日本修筑铁路的传单，是以齐齐哈尔师范附属小学校第二部自治会的名义散发的。

继此，又有各学校教职员和学生代表就反对运动的方法问题进行商议。

〔下略〕

日本外务省档案胶卷，S 178，6192.26，第 3185—3217 页

## 满铁《调查时报》的报道

哈尔滨各法团（地方自治会、农务会、教育会、教育局、实业局、财务处、商务会），10 月 10 日在奉天参加国庆节举行的大阅兵式时，获悉山本社长对中国提出延长吉敦线连接会宁的要求，于 11 日通电张学良提出反对意见。其内容可归纳为以下两点：

（一）吉敦线如延长到会宁，实现同朝鲜铁路的联络，则不仅吉林省东部的繁荣为日本所夺取，并且在一朝紧急之际立遭日军侵入，使国防陷于危险境地。

（二）吉敦线如延长到会宁，必与拥有清津等大港的朝鲜铁路相连，这样，不仅吉林省的富源，即中满、北满货物亦必通过奉海、洮昂、打通各线被吸收过去，同时中东铁路亦将成为它的培养线，从而使得北满商工业中心哈尔滨受其掣肘而萧条下去。

对此，张学良 14 日复电称：“诸君之爱国热忱实堪钦佩。对外交涉意见虽异，自当以不损利权为前提努力开发实业；至其条件如何，今后必将根据东三省公约付诸公决。”

哈尔滨各法团的联合反对运动虽是第一个发动起来的，但它并非出自该地各法团自发的行动，而是由于吉林各法团的影响。下述延边各县激昂的反对运动，实乃东三省各地掀起排日浪潮的原动力。延吉、珲春、汪清、和龙四县的农工商学各团体受到官方支持，于 10 月 14、15、16 日三天在延吉召开了各界团体联合反对大会，作出下列等项决议：

（一）绝对反对从外国借款修筑铁路，中国如无财力即应缓期

修筑;

(二)吉会铁路必须从延吉取道稳城、雄基,坚决反对通过日本人势力圈龙井村。

将"阻止日本侵略满蒙"等措词强硬的决议分别通电吉林保安司令部、省长、省议会、交涉署、省城各界团体及奉天各主要机关团体;并委派延吉总商会长姜兆霖及珲春、和龙、汪清代表三名为延边抗路代表,前往吉林、奉天。一行于17日经敦化至吉林、长春、奉天,开始进行运动,鼓动各地的学生和市民,煽起排日浪潮。可见吉林、长春、奉天各地的反对铺设吉会路运动,都是延边四县代表积极活动所引起的。当时延吉方面对日感情异常恶化,甚至达到日本人不敢在该地旅行的程度。11月1日预定在该地举行的吉敦铁路通车典礼,突然宣告无限延期一事,据说也是由于害怕该地排日更趋激烈的缘故。

因为吉林一向是排日最甚之地,因而在此次反对运动中起了极为显著的作用。当延吉地区四名代表到达吉林后,除在23日夜招待吉林农工商教各界有力者进行协商外,吉林省议会还以付议长贾文凌的名义于24日下午一点召开会议,讨论吉敦铁路延长问题。讨论之后,立即又和在省农会开会的延边代表及省农工商教各会、律师公会、中学以上教职员代表四十人举行联席会议,经过讨论,作出如下决议:

(一)省议会及各法团应向奉天保安总司令、交通委员会及吉林保安司令请愿,拒绝签署借用外债修建铁路的协约,以保全铁路权利;

(二)应从省议会选出二名、每个法团各选出一名代表同延吉代表一道前往奉天陈情,表示反对;

(三)各法团应联合组成省路自主会,处理抗路事务,为达成抗路目的而努力。修建长大铁路时如借用外资,亦同样加以反对。

25日，携带决议访问督军公署及省长公署请求谅解。26日晨，省城中学以上学生约二千名，突然在省议会及其附近集合，由法政专门学校学生领导，开始举行示威运动，队伍分成四列，在三百五十名军警戒备下，高举写着收回吉会线、打倒帝国主义、打倒卖国贼等大字块的旗帜，连呼激昂口号游行市区，至省长公署要求会见诚代理省长进行请愿，一时形势颇为险恶。至27、28、29日，反对浪潮愈益高涨，学生分成很多小组，于城内设十几处讲坛，进行街头讲演，或在电杆、墙壁等处张贴标语，并到处散发传单。招贴画中绘有中国商人借到金钱向日本人叩头，或中国学生将卖国贼一刀劈成两半的画面。

长春的反对运动是以学生为主的，但并不积极，它是受26日吉林两千学生的示威运动的刺激而发动起来的。28日上午九点，集合在城内第二中学的该校学生和师范学校学生一百数十名，排成队伍，手里挥舞写有打倒帝国主义、打倒私自签订六大铁路协定的帝国主义走狗等字样的旗帜，高声怒吼着在市区内游行，散发六七种传单数千张，给市民以极大冲动，十点左右到达南门外，被警察驱散。

传单上除吉会铁路外，还列举洮齐、洮索、大赉、新林、滨黑等线的名称，并且极力主张打倒日本帝国主义和高喊打倒卖国贼一事颇堪注目。

一度被驱散的学生，又重新三五成群地集合在东门附近，结成一百几十人的队伍，在各处进行悲愤激昂的演讲，高呼“卖国贼赵镇、卖国贼常荫槐”，包围吉长局长官舍大事辱骂。好在赵局长因事去奉，才未发生意外。

在奉天，由于官宪的严厉镇压，很少发生轻举妄动。反对运动仅限于报纸上的论述、协议会的决议和发表宣言书，除部分工商教育团体，几乎和群众无关。22日召开了东三省路权保持会成立大

会，这是由商工教育界一部分人士为中心组织的。该会先后决定和发表了组织大纲、宣言，以反对吉会、长大铁路的修建为唯一目标，劝告奉天省政府当局和要人拒绝签署协约；通电各国公使和领事，以唤起世界同情；招待全国新闻记者，动员全国舆论；呼吁日本、朝鲜知名人士，基于公道实行友好政策。27日再次开会，延吉等四县代表及吉林省议会议长林鹤皋、吉林商务会长张松龄等人都出席了会议，经过热烈讨论，议决下列各项办法：

（一）日本要求的吉会、长大线问题应严加拒绝；

（二）此案初为赵镇私自订立，后来他又为日人奔走，其卖国行径极为明显，应请当局速予革职；

（三）日本如采取自由行动，市民大会即举行激烈的示威，并警告该沿线人民不得出售土地或充当工人，倘有卖国者胆敢违反，人民可任意格杀，由路权保持会负责。

满铁：《调查时报》，第8卷，第11号，1928.11.25，第46—51页

# 十二、1931年日本玩弄的铁路谈判的骗局

## 币原外务大臣致重光代理驻华公使等函

(1930.11.14　　第1493号)

关于满洲铁路问题，鉴于最近两三年的事态发展，认为有必要研究其对策。近来曾参考满铁方面的意见，用心探讨了大体方针。本年3月18日还同仙石满铁总裁进行了协商。总之，近来中国方面的排外运动特别是收回国权的热潮日益高涨；现在看来，不仅修筑满铁营养线有困难，中国方面还自行修筑竞争线，企图将满铁置于死地。对中国方面的各种不当行为，我方虽提出抗议，结果毫未奏效。此种形势如任其发展，在本问题上的彼我关系将日益恶化，恐不无导致局面无法收拾之虞。当此之际，在贯彻我方共存共荣的根本精神的同时，对今后中国方面修筑置满铁于死地的竞争线时，虽应竭力设法加以阻止，但政府以及满铁却都不应该受过去作法的束缚，要尽可能地对中国方面表示宽大的态度，以期调整彼我之间的关系，实属重要。关于本问题的大体方针，如附件第一号所述意旨；对此，请充分了解并留意中国方面的态度，必要时与满铁方面联系，及时地采取适当措施。此外，关于此项铁路问题的我方态度，中国方面以至第三国方面将进行各种猜测，并非不可能遭到以下批评，即满铁谋求保持在满洲的独占地位，对中国方面的任何计划都企图加以阻止。因此，今后认为有必要说明关于此项问题的我方态度时，可按附件第二号的意旨进行处理。

本函发至：

驻华中重光代理公使　驻哈尔滨八木总领事　驻奉天林总领事　驻吉林石射总领事　驻间岛冈田总领事　驻牛庄荒川领事　驻安东米泽领事　驻齐齐哈尔清水领事　驻郑家屯大和久领事　驻满洲里丰原领事(代理)　驻长春田代领事

附件　第一号

一、日本在满洲的铁路计划，从大正2年的满蒙五路和大正7年的满蒙四路以来，主要是拟作为满铁的营养线修筑的。鉴于最近的事实，满铁营养线计划实现的可能性甚微；相反，目前在满铁干线的东西两侧，出现了平行的中国方面的两大竞争线：其一，是位于满铁东部的吉海、奉海两线，两线相连并与京奉线联络；其二，是位于满铁西部的以京奉线的打虎山站为起点的打通线，该线经通辽——郑家屯线、郑家屯——洮南线，形成与洮昂线相连接的统一路线。其中，吉海线还要向北延长；并据传闻打通线计划直接与洮南相连。不仅如此，中国方面还把满铁置诸度外，在本国铁路和借款铁路之间，缔结了联络运输协定；并且为了谋求车辆的充实和统一，把从京汉、京绥、津浦、京奉以及其它各线扣留的车辆，分配到满铁借款线的四洮、洮昂、吉长、吉敦各线以及本国建设的铁路。而且，为了把满铁集结的货物吸收到本国铁路，拟定了汽车等其它计划。总之，可以想象到，中国方面是计划依靠这些竞争线，将满铁两侧的货物运往连山湾或营口，使满铁的势力范围仅限于两侧四五十英里的地区之内，以便逐渐置满铁于死地，最后达到收回满铁的目的。不过，中国方面的上述企图的现实性如何，还要看上述两竞争线的发展和能率；特别是，要看必须与上述两线连接的连山湾等能否成为与大连对抗的良港。从现在的势态来看，上述两竞争线能否立即达到预期的发展，值得怀疑。此外，连山湾尽管具有输出入大港的基础，但所需的大规模改筑经费也并非易于筹措。无疑地，我方绝对不必立即悲观；但是，中国方面既然已朝着上述

目标有计划地前进，并且已着手输入日本以外的外资；根据此等情况，事态绝不容轻视。

二、如上所述，几年来频繁出现中国方面侵犯我方地位的情况。因此，作为当前的措施，我方对构成上述两竞争线主干的打通、吉海两线，因违背明治38年关于满洲的日清交涉会议录中中国方面的声明，抗议其修筑；其次，关于奉海线与京奉线的联运，因违反城根线协议精神，将来对满铁的影响极大，因而采取了阻止的态度；此外，对完成满铁西部竞争线所必需的通辽——洮南线的实现，对吉海、吉长两线连接问题（如同意连接，结果就等于撤销对吉海线的抗议，同时使东部竞争线更加有力），亦采取了阻止措施。

然而，过去的经验证明，单纯的抗议，对事态的发展不仅不能带来任何积极结果，而且在对端正中国方面的态度上也收效甚微。因此，日本关于满洲铁路的方针、态度，考虑到中国的收回国权运动，并基于缓和中国方面对我方的对满政策、对满铁活动的误解和反感的精神，现在必须在某种程度上加以改正。

三、据此，关于满洲的铁路，政府希望今后按以下方针进行。

（一）设法融洽同中国方面的感情，努力贯彻共存共荣的真谛，对于满铁的存在和经营是极其必要的。因此，现在应尽可能消除中国方面反对满铁的原因，亦即把满铁与中国之间的长期悬案，例如：(1)借款利息减轻问题；(2)签订借款合同问题以及核准借款本金问题；(3)缩小满铁的管理权问题；(4)吉长线委托经营的改废问题，等等，尽可能符合中国方面的希望，由满铁采取适当措施。

（二）关于借款铁路和承包铁路的修筑，目前切勿流露焦躁情绪。视满铁和中国政府之间具体协商情况，对敦化至会宁、长春至大赉（以上二线已有正式承包合同）、延吉至海林、吉林至五常、洮南至索伦（以上三线尚无正式承包合同）等五线，可按下述方针采

取措施。

(1)尚未签订正式承包合同的三线，可全由中国自行修筑；对方如果希望，满铁可通过供应材料或其它方法予以援助。

(2)长大线的正式承包合同虽已签订，但从现状来看，使中国方面迅速履行合同希望甚少。因此，我方宜于保留权利的同时，援助地方上有力的中国人，促使中国作为自办铁路进行修筑。

(3)敦化、会宁线最刺激中国方面的神经，不仅难以迅速实现，而交涉的时机和方法，亦须极其慎重地加以考虑，自不待言。政府和满铁应共同不断探讨实现的时机和方法，一旦时机到来，首先应该力求只修筑敦化至老头沟间的线路，而老头沟至国境间在目前只好保留权利。

(三)最后，竞争线的问题是最困难的问题，并且考虑中国方面的铁路计划是出于政治原因，政府或满铁宜根据下列方针相应地采取措施。

(1)现在试看中国方面的铁路计划：交通部以及各省和其它方面计划修筑的满蒙铁路，三大干线包括支线共计七十五线，总长达一一，二八〇英里。不过，上述计划线中，由于地形和其它原因，有的不能建设；有的重复而无需建设；有的完全没有作为铁路进行建设的价值；有的纯属谣传。总之，尽管很难承认其全部能够实现；但是，中国用本国资金修筑的铁路已达十一线，延长约达一，〇〇〇英里。今后伴随着葫芦岛筑港和其它港湾的竣工，估计还要建设与此相适应的铁路。其中如郑家屯至长春间，郑家屯至彰武间，洮南至哈尔滨间，通辽至洮南间，太平川至扶余间，开通至扶余间等铁路，中国方面如果修建，考虑这些铁路对满铁几乎有致命的影响(究竟哪些线对满铁是致命的，尚须满铁研究)，因此，中国方面倘着手修建这些铁路时，与打通、吉海等线情况不同，必须采取一切手段阻止其修筑。

(2)对满铁无致命影响的各线，宁可对中国方面的修筑给予援助。

(3)一直成为问题的打通线和吉海线，在签订永久性的联运协定的条件下，可撤销抗议。

倘如中国拒绝签订协定，即采取手段阻止中国铁路的联运。

附件 第二号

一、日本由于日俄战争的结果，从俄国继承了南满铁路，一意谋求改善，终于实现今日之繁荣。同时，中国方面亦受上述满铁繁荣之刺激，自行着手修筑各种铁路，满铁会社曾对其供给资金和技术。然而，近来随着中国收回国权热潮的高涨，中国方面进行了以压迫满铁为目的的竞争线建设。上述满铁借款等事宜，竟被利用于上述竞争线。即目前满铁的东部，有吉海、奉海两线相连，再与京奉线联络的竞争线；西部有以京奉线的打虎山站为起点的打通线，经通辽——郑家屯线、郑家屯——洮南线与洮昂线连成一体的竞争线。中国方面的计划是，利用此等竞争线，将满铁两侧的货物输送到连山湾或营口，使满铁吸收货物的范围仅仅局限于其两侧四五十英里的地区内。可以想像，如此将逐渐置满铁于死地，结果达到收回满铁的目的。

二、铁路之类的企业，在某种程度上有必要对竞争线给以保证。在同一国家支配下的数线之间，该有关政府等对此能够加以统制；但满铁等具有国际性质的铁路，上述保证只有依据国际上的规定。日本于明治38年日清北京会议之际，要求中国方面发表的不建设满铁竞争线或予以损害的声明，其原因即在此。日本曾对构成上述两竞争线主干的打通、吉海两线的修筑提出抗议，但中国方面却置之不理，终于修成。

本来日本对满洲经济开发抱有希望一事，并不落后于任何人。因而中国方面在该地区建设铁路，日本方面在原则上不持任何异

议，只要中国方面提出希望，单独建设或与外国资本家共同建设，均将毫不踌躇地予以援助。关于上述打通、吉海两线等既成事实，只要满铁与上述各线之间能签订永久性的联运协定，虽不得不对此撤销抗议；然而，现在中国方面的计划线中，以对满铁进行挑战为目的，一旦实现，无疑将给满铁以致命打击。对此等铁路，日本方面认为是有关满铁生存的问题，不得不采取一切手段加以阻止，乃理所当然。

日本外务省档案胶卷，S484，S.1.1.1.0—20，第308—322页

## 陆军省小矶军务局长致外务省谷亚洲局长函

(1930.12.3　　第194号)

陆军关于本案〔满洲铁路问题〕的意见，如附件所开，特此通知。

关于本案我方对外国的说明方案，并无异议。

附件：

### 关于满洲铁路问题

中国方面的对满铁政策系出于政治目的，因而以善意的谅解谋求共存共荣无疑是不可能的；如果作为暂时的对策，亦不能期待其效果具有持续性。所以，认为有必要采取措施，使他们从经济观点认识到和我方对抗竞争是不可能的，从而彻底打消此种念头。

为此，无疑地要控制中国铁路，使其不能在经济上同日本铁路竞争；促进吉会线的修筑和朝鲜北部港湾以及多狮岛港的修筑，使其和已有的满铁干线、安奉线以及大连港并列，形成三条干线和三个港湾。依靠上述铁路和港湾的活跃，至少将满铁干线以东地区的物资吸收在我方经济势力范围之内。同时，还必须努力修筑三条干线的培养线。

然而，满洲的现状，不允许等待此项大计方针的实现；因此，作

为应急之策，同意对外务省方案进行部分修改后付诸实行。

## 对外务省方案的修正案

〔前略〕

三、关于满洲铁路问题，希望政府今后按下列方针进行。

（一）竞争线问题是最重要的问题，并考虑中国方面的铁路计划系出于政治目的，政府或满铁可根据下列方针采取适当措施。

（1）中国方面的铁路，用本国资金修建已达十一线，总长约达一，〇〇〇英里。今后伴随着葫芦岛筑港和其它港湾的竣工，估计还要建设与此相适应的铁路。其中如郑家屯至长春间，郑家屯至彰武间，洮南至哈尔滨间，通辽至洮南间，太平川至扶余间，开通至扶余间等铁路，中国方面如果修建，考虑这些铁路对满铁几乎有致命的影响（究竟哪些线是致命的，尚须满铁研究），因此，中国方面倘着手修建这些铁路时，与打通、吉海等情况不同，必须采取一切手段阻止其修筑。

（2）对满铁无致命影响的各线，宁可对中国的修建给予援助。

（3）一直成为问题的打通线和吉海线，在签订永久性的联运协定的条件下，可撤销抗议。

倘如中国拒绝签订协定，即采取手段阻止中国铁路的联运。

（二）关于借款铁路和承包铁路的修筑，满铁和中国政府之间已经过具体协商的敦化至会宁、长春至大赉（以上二线已有正式承包合同）、延吉至海林、吉林至五常、洮南至索伦（以上三线尚无正式承包合同）等五线，可按下述方针采取措施。

（1）尚未签订正式承包合同的三线，可全由中国自行修筑；对方如果希望，满铁可通过供应材料或其它方法予以援助。但延吉、海林间，当敦化、会宁间建设完成后，迅速促其实现。

（2）长大线的正式承包合同虽已签订，但从现状来看，使中国方面迅速履行合同希望甚少。因此，我方宜于保留权利的同时，援

助地方上有力的中国人，促使中国作为自办铁路进行修筑。

(3)敦化、会宁线虽难以实现，但政府与满铁应不断探讨实现的时期和方法，努力寻找机会进行修筑。

(三)于进行上述(一)(二)项计划的同时，尽可能消除中国方面反对满铁的原因，亦即把满铁与中国之间的长期悬案，例如：(1)借款利息减轻问题；(2)签订借款合同问题以及核准借款本金问题等；尽可能符合中国的希望，由满铁采取适当措施。

日本外务省档案胶卷，S 484，S. 1. 1. 1. 0—20，第 335—343 页

## 币原外务大臣致驻奉天林总领事、驻华重光代理公使电

(1930. 12. 12　　第 604 号)

兹就 11 月 14 日第 1493 号函关于满洲铁路问题的我方大体方针，再作如下指示。

同中国方面的此项交涉，鉴于各方面的事态，先令满铁开始商谈。交涉即将开始。关于商谈要点，如另电 605 号已通知该社。贵官可体会其本旨，与满铁保持密切联系，以期该项交涉圆满进行。此外，如您所知，前述我方方针，不外从日华共存共荣的立场出发，企图打开和调整陷入僵局的铁路关系，并非由单方面提出某种要求一类的交涉。当前所以令满铁担任交涉职务，也是为了尽可能造成良好的气氛，以便交涉取得成功(中国方面竭力把我方态度说成是蛮横勒索一类的宣传观点，并非无有)。因此，特请留意此点，参考前函附件第二号的内容，于必要时适当地对中国人和外国人进行说明，以避免中国方面引起不必要的恐惧，或给反宣传以可乘之隙。

本电发至：

〔略〕

日本外务省档案胶卷，S 484，S. 1. 1. 1. 0—20，第 344—345 页

## 币原外务大臣致驻华重光代理公使、驻奉天林总领事电

(1930.12.12　　第605号)

一、此项交涉关系到满洲开发政策的推行问题。其中，如关于撤销对竞争线的抗议，乃系政府应办事宜；满铁不过处于如下立场，即今后体会政府的方针，在努力打开局面的过程中，如能获得满意的结果时，可向政府建议撤销抗议。同时，政府对满铁的此项交涉，可或明或暗地进行干预，在不得已情况下，也可能插手交涉的一部分或全部。因此，满铁须通过我驻满有关领事官不断向政府呈报交涉经过，并与我驻满领事官及驻华公使保持密切联系。

二、本案方针所载各项内容，即中国方面可得到的利益(借款条件的缓和，撤销抗议，支持建设新线以及满铁能够提供的种种方便)，和我方所应得到的代价(停止建设对满铁有致命影响的竞争线，确定联运协定，促进悬案铁路的建设)，是基于彼我共存共荣的根本精神，并具有表里不可分的关系。在上述我方所应取得的代价中，当前并不急于建设悬案中的铁路；对于我方当务之急的竞争线和联运协定等要求，如对方不予拒绝，则我方可给予的方便，当然不成问题。固然，为使交涉进程特别是为使交涉气氛良好，完全可以从借款条件等的缓和开始商谈，但最终仍须对方同意我方要求以后方可确认提供上述方便。换句话说，即不是一件件地决定问题，而是要权衡全部会谈结果，当认为完全可以打开满洲铁路问题的局面时，始能采取缔结协定或其它给予确认的手段。倘若不幸，对方不能满足我方希望，亦不能立即放弃本案根本方针；即使政府不得不插手交涉的一部分或全部，亦需按照本方针继续交涉。必要时，可将此项交涉经过秘密通知列强，并根据情况加以公布。在促使中国方面反省的同时，为彻底维护我方立场，可视情况缓急

采取适当的自卫措施。

日本外务省档案胶卷，S 484，S. 1.1.1.0—20，第 346—348 页

## 交涉概况

如上所述，中国方面利用我方提出过抗议的铁路，日益加紧策划实行露骨的反满铁政策。满洲事变前，中国方面侵犯我方权益的事例，实属不胜枚举。仅列举其对我方权益的主干满铁侵犯的主要事项如下：

（一）平行线问题；

（二）阻止修建已订约的铁路；

（三）利用特定运费压迫满铁；

（四）横断满铁问题；

（五）不支付借款和购货欠款；

（六）阻挠满铁收买所需土地；

（七）妨碍满铁线运输。

当时，满铁认识到，对上述各项问题的解决，只单纯地作为个别问题进行局部交涉，是终究得不到圆满解决的。同时感到遗憾的是，上述铁路问题本来是技术性或事务性的问题，但过去却一向作为政治的或外交的问题进行处理；为此，探讨了能否按照技术性或事务性问题加以解决的途径。

于是，满铁和帝国政府进行了协商，结果鉴于日中关系的险恶，决定尽可能采取让步态度，及时把上述所有关于铁路方面的问题，作为技术性的和事务性的问题，在日中双方之间进行商讨，并相信可以找到某种合理的解决方案。为此，决心同中国方面召开铁路会议。

当时的满铁总裁仙石贡，任命木村理事〔前外务省亚洲局长木村锐市〕为交涉委员专门负责此次交涉，他于 1931 年 1 月和 2 月

之间同张学良会见，传达了满铁的意愿。

会见时，木村曾提出如下建议："过去曾将铁路问题作为政治的或外交的问题加以处理，如果将此作为有关铁路之间的技术性或事务性问题加以解决并无困难时，希望能召开铁路会议，考虑中国方面铁路和满铁的立场，商讨合理的调整对策。"

对此，张学良大为同感并谈称："希望避免政治的色彩，从铁路实际业务的角度出发，进行事务性的恳谈。"同时决定由具有铁路管理经验的高纪毅专门负责此次交涉。

由于日中双方的基本意见趋向一致，木村理事又同高纪毅关于细目进行了频繁的商谈，结果取得如下一致意见，即大体上把所有铁路问题作为此次铁路会议的议题，从易于解决的问题入手依 (54)
次进行处理。5月，日中双方任命了铁路会议专门委员。

前此于4月间，张学良为出席国民会议〔5月初召开〕赴南京；任命了专门委员，召开铁路会议的准备就绪以后，他仍留在南京或北平，迟迟不返回奉天。中国方面的委员对召开会议也终于表现出缺乏诚意。所以，尽管任命了委员，而且以后我方为促进会议的召开作了努力；但是，由于中国方面缺乏诚意，铁路会议终于未得到机会召开。不料满洲事变终于爆发了。

满铁调查部：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》，第4节，第40—49页

## 满铁木村理事与张学良第一次会谈纪要

(1931. 1. 22)

1月22日下午，〔木村〕经与林总领事洽商后，往访张学良，作就职问候，并对和平统一的实现表示祝贺，然后申请商讨悬案问题。张欣然应允，并预作推脱之辞，声称："不过视问题的性质，有的需请示中央政府决定，有的可由本人答复，当在倾听详情以后，

再行研究。”本职认为首先应坦率说明到满铁任职的理由，于是首先谈称:(一)昨天林总领事所谈的政府方针,早在劝说本职到满铁就任时即已决定。为了实现上述方针，在与日本有特别密切关系的满洲问题之中,本职将为其中心问题,即满铁的各项问题的圆满解决而努力。为此,放弃了多年来的官职，作为一名普通国民，以便不受体面或法制的拘束,立于可以坦率交换意见的地位,争取圆满解决。(二)近几年来，特别令人注目的是，两国人民感情疏远，满洲地区气氛险恶,令人忧虑。有鉴于此,当前首先应解决一些细微的、但却成为刺激两国人民感情的祸根的一些问题，待感情融洽，空气缓和,逐渐给解决重要问题,特别是实现经济合作的大计奠定基础之后,接着再努力解决有关满铁的各项问题,以期迈开彻底实现真正的中日共存共荣的第一步。随后谈称，此次交涉的真正目的,无需涉及中国的法制以及东北和中央的政治、外交权限问题，只希望从事务性的问题出发，非正式地进行坦率的商讨。这样作,勿宁说可以预期易于获得圆满解决。当经过商讨,在大体上得出成案之后，于必要时再征求两国政府同意。本职现在拟提出如下四个问题:

(1)将来应敷设之铁路，并与日本有条约及合同关系者，在目前情况下难以求得迅速解决。待情况好转后，倘中国方面本共存共荣之旨希望建设新路时,日本方面将不吝竭力给以协助,于兹声明。同时亦愿声明,现在对于与日本有关的新线,日本并无进行任何强求之意图。

(2)关于在日中两国间成为政治外交问题的平行线铁路,已纠纷数年,情况极为复杂。据本职所见,相信与本问题有实际利害关系的铁路当局，有通过技术性和事务性的方法予以解决之可能。两国政府如能承认铁路当局解决具体业务之妥协案，则政治外交问题即可化为乌有。对此,总司令似乎认为有可能性,不知有无试

行磋商之意向？

(3)关于日中铁路竞争问题，据新闻报导，满铁遭中国铁路包围，收入蒙受严重打击。在一地区存在数条铁路时，其竞争乃不可免。外界流传之中日双方铁路收入减少一事，系世界不景气之结果，乃事属必然。然而，铁路竞争有两种可虑之影响：即第一，满铁基于对满洲有特殊关系，对于竞争之挑战，虽有应付之实力与准备；然而，鉴于中日两铁路激烈竞争之结果，最近气氛恶化，日趋化为政治问题，担心有发生意外事件之危险。第二，世界经济问题同出一律。无论世界何处，竞争结果必为两败俱伤，其中利益只能为第三者所获，于此无谓竞争之后，出现不得不互相自觉谋求妥协之结果。此种实例所在多有。在满洲日中铁路之间，招致经济上、政治上可忧之结果，实属遗憾。因此，本职相信，目前应虚心坦怀，以互让的态度，解决铁路之连接、联运以及运费协定问题，乃对双方有利之良策。第(2)项所述之平行线问题，估计亦可与本问题联系起来加以解决。

(4)满铁对中国铁路借款整理问题，例如吉敦、洮昂两铁路之承包合同，当然应改为借款合同，迄今未见正式借款合同之成立；已应更新之合同仍处于未解决状态；关于借款利息之整理亦未决定，其金额颇巨。似此巨额之借款如不加以整理，放任自流；则所谓强硬外交论者，将以为煽动社会舆论之口实，故有急速整理之必要。关于此项问题，尽管社内有各种反对意见，本职已求得总裁之谅解，考虑中国铁路以及满铁之立场，委以全权，磋商合理的调整。换言之，即多少受到非难，亦不惜对贵方希望予以善意考虑。

本职对以上问题的要旨进行概略说明以后，并称，由此您可以了解到，喧嚣一时的所谓满蒙交涉的内容，原来是颇为简单明瞭的问题。总司令在东北四省的声威，夙为中央政府所重视，因而相信中央政府对本人同总司令所进行的谈判无疑地必能予以尊重。

〔张〕学良答称，本人亦愿坦率地谈出自己想法；并强调称，东北政界要人对日本的诚意和态度是始终不渝的；但不仅在日本，即在中国由于某种政治原因，处于负责地位的人，其言行亦往往被歪曲宣传；国际外交是极其微妙而复杂的，当事人各有其立场，因而处理问题时，必须以互相同情、互相谅解的精神对待彼此的处境；何况现在是尊重民意的时代，国民思想变化颇大，周围情况变化急剧，因而当政者为了妥善处理，就必须慎重考虑，以便得出可以使国民感到满意之结果，此种情况务请谅解。最后答称，由于本人对铁路问题不甚了解，故拟将详情尽快向有关当局传达，希望有机会再次同您会谈。于是本职述称，蒙在国务繁忙之中牺牲宝贵时间，坦率地示以意见，实在感谢。并提议，根据情况，希请有关当局指定专人进行具体商谈；为此，本职拟继续留在奉天，等待开始会谈。学良约定，必能尽快向有关当局传达，并作出某种答复。本职则约定，为表示郑重，对今日会谈概要将写成备忘录送去。下午六时半告辞。

满铁调查部：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》、《铁道问题交涉经纬》，第20—29页

编者注：木村与张学良会谈后向张提出备忘录，内容即《会谈纪要》中木村提出的四个问题的中译，文字稍有出入。

## 木村向张学良提出的备忘录中一些词句的解释

第(1)项：

“将来应敷设之铁路”，不仅是中国方面计划的铁路，也包括日本方面计划的铁路。

“与日本有条约及合同关系者”，在中国方面计划的铁路中，系指由于违反平行线的条约及其它协定，损害满铁以及日本借款铁路的铁路，即与日本有利害关系之铁路。例如：通辽——洮南间、通辽——开通(或平川)间及其延长线(连接长春或扶余的)，彰武

——郑家屯间及其延长线(连接长春或扶余的)等。在日本方面计划的铁路中，系指签订承包合同的铁路(吉敦延长线、长大线、延海线、洮索线)以及其它有关铁路而言。

“建设新路”，指中日双方计划的铁路。

“现在对于与日本有关的新线，日本并无进行任何强求之意图”，系表示对于与日本有关的新线，即吉敦延长线与长大线等，虽不立即强求建设，但在适当时机有意进行交涉并付诸实施。

第(2)项:

“成为政治外交问题的平行线铁路”，系指打通线及吉海线而言。

第(3)项:

“中日铁路竞争问题”，不仅是已建铁路，还将包括今后将建设的新线。

“铁路之连接”，除既成铁路，在吉林的吉长——吉海连接，在通辽的打通——四洮联络设备外，还意味着今后将建设的铁路之连接。

“解决铁路之连接、联运及运费协定问题”，意味着在下列铁路之间订立公正合理的协定。

1、吉长、吉海二路;

2、吉长、吉海、沈海、满铁四路;

3、北宁、四洮二路;

4、北宁、四洮、满铁三路;

5、齐克、洮索、洮昂、四洮、满铁五路;

6、今后将建设的新线同满铁以及与之有关的铁路;

7、其它铁路同满铁(视情况需要)。

第(4)项:

“满铁对中国铁路借款”，系指吉长、吉敦、四洮、洮昂铁路而

言。吉长钢轨垫付款包括在吉长借款中。

"应更新之合同",意味着四洮借款〔合同〕之更新。

"似此巨额之借款",系指吉长钢轨垫付款、吉敦工程费、洮昂工程费以及四洮借款金额的本利合计金额而言。

"借款利息之整理亦未决定",主要系指四洮借款利息;四洮过分地要求减低利息,不答应更新借款〔合同〕,仅偿还部分利息,余额尚未清理完毕。又洮昂、吉敦对工程费有异议,并在要求减低利息。

"磋商合理的调整",系指对吉敦、洮昂工程费减额,对四洮借款减额并减低利息,进行协商,作出公正合理的调整。

满铁资料室藏:打字件

## 木村理事致外务次官电

(1931.1.26)

关于同张学良会谈一事,前已通过总领事发去第一号电报。对此次会谈的反应,综合本职近来会见的中国方面要人的谈话,似乎张在天津时就同王正廷商谈了铁路交涉问题,然后才返回奉天的;由于他们已听到我方的提案及说明,看来已略表安心。例如:臧式毅声称,此次提案是认真而又切合实际的提案。汤尔和则谈称,张学良本人也说,如果是这样的提案,就可以在不引起社会上误解的情况下进行谈判;并且谈称,政府要人听到我方提案后都表现出安心状态。张作相虽谈称尚未从总司令处闻知具体内容,避免发表感想,却已同意今后与本职就有关吉林省铁路问题进行会谈。高纪毅声称,他是为了此事特被召回的;并吐露,希望对任何事情都从各自的立场坦率地加以阐明,通过充分协商,尽力求得解决。但对于能否进行交涉和交涉时间等,尚避免谈及。此外,关于勋章问题,由于电通社询问了陶尚铭,结果竟意外地传播到各个

方面；因此，估计也许要对此次交涉发生相当的促进作用。再有，根据情况本职也许暂回大连，待兴奋的心情冷静下来之后，再来奉天促进交涉。

满铁调查部：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》，附件第 10 号

## 外务次官致木村理事电

(1931. 1.27)

由于您的步步努力，中国方面的态度终于有些积极表现。当此之际，您如果暂时停止交涉返回大连，我认为，不仅对于原来就有意回避交涉的中国方面，可能招来如下后果，即给予乘虚而入的机会；并且，目前议会正在开会，对于动辄策划日中之间、特别是日满关系发生纠纷的人们，恐怕亦将给予可乘之机。因此，如果中国方面提出某种借口回避交涉时，务请说明，现在正是日满关系微妙之时，如果回避，就会给上述策划纠纷的人们以可乘之机；然后设法把交涉继续进行下去，为盼！

满铁调查部：《新满蒙五铁路问题和满蒙铁路交涉的突破》，附件第 11 号

## 木村理事致满铁交涉部次长电

(1931. 1. 30)

**转总裁：**

据 30 日张作相来访谈称，在 23 日的第一次政务委员会上，张学良对本职提出的会谈要点加以说明之后，由于我方的提案尚属切实可行，而本职的交涉态度又是认真的、和平的，因此，明确表示了可以开始此项交涉的愿望。决定举行第二次会谈，以本职提出的已译成中文的备忘录为基础，继续协商。〔张〕作相本人也表示，如按此种精神进行，相信必能获得圆满的解决；并附带声称，只要

双方均不固执自己的立场，不采取强迫对方的态度，就能够找到妥协的方案。

鉴于〔张〕作相的性格，竟能作出如此肯定的表示，可以察知中国方面的商讨业已相当成熟。根据程式峻暗中报告的绝密消息，高纪毅业已接到开始进行此项交涉的密令；并且他已经命令各铁路局长火速提出调查报告。故请您就山崎所传达的本社应作好准备一事，予以考虑，尽快作出决定。

本电已转致外务大臣。

满铁调查部：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》，附件第 12 号

## 满铁木村理事与高纪毅会谈纪要

(1931. 3. 6)

木村理事于 3 月 6 日午后三时在北宁路驻辽办事处和高纪毅进行了会谈，会谈要点大致如下：

木村理事首先提出，今天的会见是相互间坦率地交换意见，从这个意义上说，是对将来不负任何责任的自由交谈。当此点得到对方同意后接着谈称，与张副司令第二次会见时〔2 月 27 日〕，副司令曾谈称，选任贵委员长为今后会谈的负责人，您对本人在与张副司令最初会见时所提示的纲要有何意见，请站在最自由的立场给予批判；另外，本人和阁下均非专家，一切细节应由双方委派专家协商为宜。对此，高委员长谈称，张副司令对此项问题的交涉方针等并未作出任何明确指示，只是命令本人摆脱政治性、外交性的问题，作为铁路业务人员同木村理事进行谈判。因此，对木村理事向张副司令提示的四大纲目中的第(1)项新线问题和第(2)项平行线问题，由于超出铁路业务范围以外，涉及政治、外交问题，本人在受命的权限范围内难以处理。至于第(3)项铁路竞争问题，本人从来不认为东北中国铁路同满铁之间存在着相互竞争的事实；现在

试将历年中日双方的营业收入加以比较，也看不出能够说成是竞争的事实，满铁本年度收入减少，完全是由于去年以来银价暴跌的缘故；不过该项问题因属于铁路业务范围之内，希望与第(4)项借款调整问题一并由专门委员开始交涉。

木村理事谈称，据本人理解，贵委员长方才所谈的主要精神是，第(3)第(4)两项因系铁路业务事项可以协商，但第(1)第(2)两项由于事属政治和外交范围，在阁下此次受命的权限内难以处理。那么，第(1)项新线问题可暂缓另行商谈，此点已同副司令谈过，这次同阁下会谈时可暂时除外。至于第(2)项平行线问题，据本职个人看法，在中日两国之间虽然一向作为政治外交问题加以处理，但是，从问题的本质来看，是有可能作为业务问题加以解决的；例如，中国的沪宁、湖广、京奉等与外国有关的铁路，均同样订有禁止竞争线的条款，即关于保护已成线的规定，这完全不外是实际业务的规定，并未引起任何政治问题；只有与满铁有关系的铁路连续发生政治纠纷，实在是令人不愉快的现象；其所以如此，原因很多，但主要是由于政治空气和两国舆论刺激的结果，在感情上逐渐形成严重问题了。因此，本职相信，对此项问题能否单纯地从实际业务角度加以解决，是有研究余地的；所以不妨从比较轻微的问题入手进行商谈，同时双方以私人资格作为互相交谈的话题不承担责任地加以探讨。另外，本职对此项问题会后将写出详细意见书，供阁下察考，并请阁下附上意见代呈张副司令。

高委员长谈称，关于此次铁路交涉，中国方面的各种汉文报纸已展开这样那样的批评和攻击。木村理事所述，特别是作为个人意见进行交谈，虽然赞同；但是，张副司令同本人的立场，由于政治上以及和南京政府的关系，比起木村理事的立场极为困难；所以希望谅解此中情由，尽力避免提起平行线问题。

对此，木村理事谈称，实际上，前此同张副司令会谈之际，关于

平行线问题已征求过张副司令的意见;但据答称,需要征求专家意见之后才能答复,因而搁置下来。因此,如上所述,想把具体意见写成书面敦促副司令再行考虑;请首先阅览本人的上述意见书,然后代呈张副司令。接着进一步谈称,本人此次交涉的重点就是此项问题,如果仅仅为解决第(3)第(4)两项问题,则不必特意来奉谈判;而且,如您所深知,该问题的解决,从理论上说应同南京政府进行谈判,不过那就事实上等于漠视最有利害关系的东北,特别是张副司令和阁下的立场。于是,高委员长表示赞成,并同意作为私人交谈的话题进行研究,但关于相互间的私人谈话,约定保持绝对秘密。

此外,今后选派专门委员,请先由中国方面确定人选,日本方面再相应地选任专门委员。看来,对方大体上除郭局长外,考虑选派业务人员。关于此件以及其它有关会议进行的方法,决定由郭局长与入江公所长商洽。此外,关于今日会谈内容的新闻报导问题,双方谈妥不超出下开范围:“(一)关于交涉开始问题举行了预备性会谈;(二)中国方面首先选定专门委员,然后满铁方面再相应地选定。”会谈结束,午后五时半告辞。

日本外务省档案胶卷,S 484,S 1.1.1.0—20,第470—475页

## 木村理事拟向高纪毅提出的关于平行线问题的意见书

第一,竞争线或平行线问题,本来不是政治问题。当交通机关发达之际,回避建设与此利害完全相反的竞争线或平行线,乃必然之理。因此,作为中英关系,有沪宁铁路、京奉铁路、粤汉铁路(美中借款后改为英中借款),作为中日关系,有南满铁路,一一均有关于保护铁路之规定。此等规定,系各国于中国投资后,为确保该铁路利益,单纯从业务观点所缔结的。然而,近来在满洲,由于对南满铁路的竞争线或平行线的部分实现或计划,此一业务问题演变

为政治、外交问题，正在酝酿纠纷，已成明显事实，诚属遗憾。本人认为，其原因乃在于中日两国国民感情之疏远。换言之，不外由于以下原因，即将可按业务观点和平解决的竞争线或平行线建设问题，在感情上当成重大政治问题，作为争论重点的结果。

第二，对该问题冷静观察，相信可以找到从业务观点进行解决的可能性。据本职拙见，在所谓保护已修铁路约款中所表示的平行线，并不一定意味着几何学上的平行线；却莫如说是意味着，对已修铁路的运输范围确实有所压缩，寄予重大损害的竞争线。在多数情况下，是把大体在形式上构成平行线形状的铁路，叫作平行线；然而，所谓阻止建设平行线的重点，毕竟在于实际上有害无害，或者在于能否调节两线之利害，使两线能否并存。倘若有害，即须研究消除损害，使两者可能得到并存的解决方法。此点实为具有利害关系的铁路当局双方的必然义务；因此，有必要立即开诚布公地进行商谈，作出在技术上、业务上协力合作，以谋共存共荣的解决方案。

第三，若是，关于新竞争线与保护已修铁路约款之调节方法，在日中间已不无达成协议之先例。昭和2年，张大元帅与山本总裁所缔结之协约中的第五条至第七条，即其良好例证。依据此种精神，经过事务方面以及技术方面的商谈，一方面通过缔结联络运输及其它协定，收到避免竞争的效果；另一方面由于尽量减少平行线或竞争线对既成线的损害，得以在实际上履行所谓保护已修铁路约款的精神。此种协定，如得到两国政府承认；本职相信，不仅形式上、理论上的辩论，即政治上、外交上的争端，亦将自消自灭。

第四，总之。据本职观察，关于满铁和打通线、吉海线以及其它今后计划修筑的竞争线或平行线，如果按照前三项的精神，探讨将已往动辄转化为政治问题的平行线问题，从业务上加以和平解决的妥协方案；本职认为，于此对问题达到从事务上加以解决，并

不一定是难事。

该问题迄今在中日两国间，由于各种业务以外的观点，使问题极端严重化，成为双方有关体面的问题，实感遗憾。如能作出上述妥协方案，则此种微妙的两国官民的体面问题当会自然消失。

从上述观点出发，本职相信，当两国国民的感情问题转化为敏感的体面问题，而且转化为政治、外交问题之际，该问题的解决，可以圆满解决上述问题，可谓具有重大意义。本职考虑，今次赴奉与东北要人会谈的主要任务即在于此。

高委员长对本职提出的四项问题谈称，其中第(3)项、第(4)项属于铁路业务事项，可以商谈；但第(1)项、第(2)项事属政治、外交范围，在自己的权限以内，有难于处理的事宜。关于平行线问题，基于上述理由，希望起码可以作为个人交换意见，进行探讨，谋求某种妥协点的问题。

或者有人说，此等问题，事关外交的可与外交部，事关铁路的可与铁道部，即可与中央政府进行交涉。如此，则导致漠视最有利害关系的东北政权、特别是张副司令阁下及您的立场，本职窃以为忧。事情进行的自然程序应该是，在东北从事务和业务方面反复研究，彼此取得一致意见之后，再与中央政府进行交涉。本职来奉的主要目的实在于此。在此种意义上，希望对竞争线或平行线问题，在私人商谈中达成谅解，促使问题得到解决。

满铁调查部：《新满蒙五路问题和满蒙铁路交涉的突破》，附件第28号

## 木村理事向满铁总裁提出的关于今后继续交涉的意见

(1931. 3. 10 日前后)

(一) 3月6日与高纪毅的会谈经过，已报告如前，主要就日前与张学良会谈时提示的四项问题中立即可以实行的部分，稍具体地交换了意见，特别是关于铁路业务范围内的问题，商谈了任命专

门委员，并且先由中国方面选定，然后由满铁方面相应地选任等问题。此外，本职同高商定今后继续无隔阂地进行私人会谈，以期交涉取得顺利进展。

通过几次会谈，本职日益深切感到，高是一位坦率而爽朗的人物。特别是高抛开他人而与本职无隔阂地进行了私人会谈，此种诚挚态度，给本职留下最为良好的印象。

（二）今后同高进行私人会谈时，势必涉及具体问题。日前本职提议的四项问题（即 1 月 22 日备忘录）极为抽象，仅仅限于表示对各悬案的协商态度，并未提出任何具体解决方案。诚然，上述具体解决方案仍待总裁一一批准；但是，在今后同高进行私人会谈之际，当本职认为合适时，可能暂时完全作为本职个人意见陈述。上述情况，乃出于不得已。

（三）本职赴奉业经月余，但未获实质性的进展，这固然是由于本职的无能所致；然而，在此种极其微妙的气氛中，努力争取同中国方面要人接触，对任何问题均采取私人会谈方式，以期会谈取得进展；即使部分地导致能够开始商谈实质性问题，本职也暗自感到宽慰和庆幸。在此期间，本职的苦衷，幸乞洞鉴。当初外务大臣特意对本职亲自训令，从内外关系考虑，要努力使此次会谈不间断地进行下去。但是，自从与张学良进行第二次会谈以来，有意未触及会谈范围的内容问题，只决定了会谈的精神和态度，并予以公布，从而使交涉向着实质性会谈的方向发展。

同时，帝国议会已接近闭幕，因此，执行上述政府方针的第一阶段，相信可从上述会谈暂告结束。

（四）值此即将进入实质性会谈之际，特就今后的措施，本职愿尽抒拙见，仰乞裁夺。

（1）省主席臧式毅，为人忠厚，常同本职开怀畅谈。臧认为，此次会谈已使彼此见解接近，无隔阂地私人会谈将会促进这一成

果;并一再劝告本职,要本着宽宏大量的精神,始终耐心,以期圆满地达成协议。

(2) 秘书长王书翰,亦通过其信赖的日人,向本职转达了与臧完全相同的意见。

(3) 不仅如上所述,掌握中枢机要的臧、王两人的意见一致,当赤塚前总领事与中国方面要人会谈之际,各要人的见解,亦完全与上述臧王的见解合拍。

(五) 有人认为,在促进与东北方面交涉的同时,或在会谈开始之前,本职应亲往南京与南京政府要人接洽。然而,东北要人的意见却恰恰相反。2月27日本职同张学良会见时,张学良亦曾表示,关于此项问题尚未呈报南京;如果早日呈报,则有招致中央方面插手之虞,因此可根据当地会谈进展情况,再向南京告知。实际上,本职在南京政府要人中是有旧知的,与该方面接洽并无任何不便;然而,先在满洲求得拥有最高实权的执政者张学良及其幕僚的谅解,可说是理所当然。本职1月22日与张学良会见时曾谈到,张在东北四省的声威,夙为中央政府所重视,因而相信同张所进行的谈判无疑地能得到中央政府的尊重。在3月6日同高纪毅的会谈过程中,本职亦曾坦率地提出:本来该问题的解决,从理论上说应同南京政府进行谈判,不过那就等于漠视最有利害关系的东北,特别是张副司令和高的立场。高完全表示赞同。

(六) 同张学良的会谈,特别是同高纪毅的会谈表明,中国方面的意图是,把会谈局限于我方提案中的第(3)项(联络运输)和第(4)项(借款调整问题)。不过据本职所见,未必完全如此,就第(1)项(新线)和第(2)项(平行线)问题进行一定的协商,并未遭到拒绝。系鉴于东北同南京政府的微妙的政治关系,处理事关东北的问题,倘若完全受南京政府的节制,东北方面是不会悦服的。他们必然怀有如下抱负,即东北的事应在东北解决。中国人的通性是

缺乏自行承担全部责任的决心和勇气。因此，对第(1)第(2)两项问题，应视今后情况的演变，采取随机应变的对策，以最耐心的宽宏大量的态度，努力实现我方的方针。

(七)关于会谈前述第(1)项和第(2)项问题，当初中国方面虽一直不愿同意，但并非绝对拒绝。例如，臧式毅和王树翰曾对本职谈称，尽可能从轻微的问题开始商谈是合适的。2月27日在同张学良会谈时，本职曾谈称，现在满蒙需要解决的悬案极多；但是，按问题的性质有轻重缓急之分，首先应设法解决紧急的问题以及轻微的问题，待两国人民的感情由此好转，再逐步转入商谈不急的重大问题，此外别无它策。目的是暗示要就我方全部提案进行会谈，〔张〕学良亦表同意。

从张学良的态度和言谈举止中，本职感到，学良言外之意，使人认识到他并非绝对回避纯属与政治有关的重大悬案。不过张学良的地位和性格，使他不能轻易相信别人；因而不仅对于只进行过两三次交涉的本职不予信任，就是对经常给他充任翻译的秉性浮躁的陶尚铭，似乎也未予充分信任。由此可见，学良似乎认为尚未到达可以吐露真情实意的地步。本职深信，努力剷除造成此种隔阂的原因，达到使学良能直接地或秘密地吐露内心实情的境地，最为重要。为此，今后还需要相当的时日和耐心，努力造成能进行私人会谈的条件。

不能否认，张作霖死后，迄今为止，遗憾的是，日本方面特别是满铁方面缺乏这种内部的而且是对中国交涉不可缺少的条件。本职考虑，今后应趁此机会，为重建此种内部关系而努力。本职就任之初，即曾亲向总裁申述此点，相信已蒙阁下谅解。

(八)张学良对选任实质性交涉的负责人曾寄予周密的注意。据传闻，最初曾拟选任臧式毅，其次是翟文选这样拥有政治地位的人物担任交涉委员，但均经辞不就职；现任外交部交涉署长王镜寰

亦系原定委员之一，但在臧、翟辞退时亦只好收回成命，最后任命了高纪毅。高的内心亦颇以舆论之向背为虑，甚至在最近的第一次会谈之际，即曾诉说其为难的处境。由此可以看出，〔张〕学良等的原意，在于首先以缓和借款条件、建立联运等业务性的轻微问题进行试探，视我方态度如何，再根据条件掌握适当时机，同我方会谈具有重大政治意义的铁路或其它问题。从高纪毅的任命情况，臧、王等对本职的忠告，学良对本职与赤塚前总领事申明保持日本方面的体面等，前后对照考虑，本职相信绝非无稽的梦想。

（九）在促进今后交涉方面必须铭记的是，经2月27日同张学良会谈彼此达成一致意见的三项要点，即:(1)从实际的观点出发，采取非正式会谈和协商的形式；(2)相互间坦率地交换意见，尊重彼此的立场，为达成共存共荣的解决方案进行友好的协商；(3)基于以上形式和精神进行协商结果，就各项问题探讨出有无解决可能。我方还必须切实考虑的是，1月22日张学良对本职的谈话。当时张学良竭力说明，必须理解和同情当事人的彼此立场；并进一步强调，当国民思想发生颇大变化，周围情况变化显著的今天，当政者为了妥善处理，就必须慎重考虑，以便取得使国民感到满意之实效。不难想象，学良谈话的内心想法，主要为了在对日会谈中谋求某种代价，至于将从哪方面谋求其所谓代价，还有待为其创造能够亲自面谈的机会。

（十）以上逐项概述了本职拟采取的方针。

上述拙见如幸蒙采纳，则有不得不深切仰乞政府和总裁予以谅解的重要之点，即本职在幸蒙信任时，在至少已摆脱对内部关系担忧的今天，希望政府和总裁能继续保持从容不迫的态度，即使万一强行要求急速完成交涉，在目前的气氛中无论如何也是办不到的。目前，将如上所述，洞察东北执政者的微妙关系，暂且按照3月6日同高纪毅的会谈，双方选任专门委员，从他们的专家的自由

立场，无所顾忌地交换意见，以拖延时日；在此期间，本职则致力于同张学良以下的首脑人物私行接触，以期获得重大成果。

（十一）总之，本职将促使专家们无顾忌地广泛交换意见，不使会谈中断，以便拖延时日。同时，对于中国方面最为期待的借款调整问题等，我方虽忍受困难，亦必须有决心表示敢于作出尽可能让步的本意。显然，中国方面首先提出借款调整问题，是以此试探我方态度，是为商谈其它问题摸底的。我方对此相应地表示公正宽宏的态度，借以缓和气氛，当然是有利的也是必要的。而且，在此期间，如前所述，本职将努力同张学良保持私人接触，使〔张〕学良安心。为了使他能吐露内心实情，可利用双方信赖的日人，以不惹人注目的方式，不断为举行直接的无隔阂的会谈而奔走；同时，找机会与学良信任的有权势人物臧式毅、王树翰、汤尔和等会谈，努力使他们向学良进言。

想满洲需要解决的悬案极多，绝不止于眼前提出的问题。例如，殖产部方面的土地问题，以及数年来成为悬案的炼钢事业基础的振兴公司问题，现在有必要求得公平解决。然而，此类问题，不宜象过去那样靠大量文书往返进行辩论加以解决，而需要通过非正式的会谈，用圆滑的手段加以解决，从而导致中国方面对日本特别是对满铁气氛的缓和。而后，待时机成熟，即可慢慢解决具有积极意义的新线建设问题，并向着树立总裁成竹在胸的光明正大的经济援助与经济合作的大计前进一步。关于借款调整问题之类的若干让步，从上述百年大计的确立进行考察，无疑是轻微的代价。

但是，当进行对华交涉时，希望把交涉过程中一切事宜委托给交涉的代表，对代表寄予全部信任，并赋予酌情决定的权限，使代表能抱定隐忍持重的精神，最后取得圆满结果。当然，随着对华交涉的进行，照例难免有来自外界的批评和中伤；但不能被此等外界议论所左右，根本方针一经确定，即要完全信任代表付诸实行。如

果有必要举行在对华交涉中最奏效的谈心联欢，希望按照代表的申请，给予充分的援助。

尽抒拙见，仰乞高裁。

日本外务省档案胶卷，S 484，S1.1.1.0—20，第485—497页

## 木村理事致外务省亚洲局长电

(1931.8.17)

汤尔和突然到大连，16日访问总裁，曾谈称，对日中关系的恶化，特别对日本陆军的反张学良运动颇为忧虑；并告知，拟于18日乘香港丸赴东京。对此，总裁答称，本人对此种恶化的日本强硬主张亦确有各种所闻，非常担心，目前正在煞费苦心地考虑采取某种缓和对策，以免引起意外冲突；并且谈称，本人同币原外务大臣皆愿始终以和平主义的公正稳妥的办法，确立日中间友好协商的关系，为此才鞭策老躯来满。

翌17日晨，汤访问木村，关于同总裁进行的会谈，坦率地征求意见。木村谈称，如果对少壮军人的活动只是加以压制，反而有使他们作出爆发性活动的危险，对外同志会等对华强硬论者不用说，即日本全国舆论亦将同情少壮军人的立场，有使之进一步过激化的忧虑。汤点头一一表示同意，并问道，用何种办法才能避免此种危险。对此，木村谈称，纯属个人的管见，即在日本全国舆论尚未对中国方面提出强烈要求之前，中国方面如能先发制人自动地提出建设吉会、长大两线的全新提案，使日本全国舆论感到意外，一部分强硬过激论者肯定会烟消雾散。汤答称，东北当局对上述两线亦最感棘手，去年东北要人会议时，认为日本如果强制进行，只有抱定不抵抗主义，此外别无它法；在业已决定采取断然拒绝日本要求的情况下，张学良亦极感为难。木村谈称，关于此项问题的中国方面的困难立场，已充分谅解；在同张学良进行铁路交涉之际，

曾有意加以回避，并且申明，日本不进行强制要求，而期待中国方面的自动提议，从而保留了改日洽商的余地；然而，不论何时总是要加以解决的问题，如前所述，一旦出现不得不进行强制要求的气氛，币原外务大臣和内田总裁的一番苦心即化为泡影；我认为现在是中国方面需要深思熟虑的时机。并提出警告说，日本政界一部分有力人物认为，吉会铁路修筑合同如被废除，等于间岛协约立即消失；此种强硬主张相当根深蒂固，如置之不理，必将再次喊出合并间岛地区的主张。汤问到总裁是否同意上述意见。木村答称，总裁也认为，中国方面如能忍痛表示诚意，将是改善日满关系的一个新的转机。汤显得异常苦闷，并表示，此件暂作为两人之间的秘密，到适当时期可与张学良直接面谈；三周内将再次来游，届时再行交换意见，然后赴北平，于是告辞。汤此次前往东京，是带着〔张〕学良的使命，探听我朝野的动向；很明显，是〔张〕学良已感到自己身边的危险。总裁希望外务大臣与汤会见之际，于充分了解上述情况的条件下，在接待时，对促进吉会线给本社以鼎力援助。特请贵官代为致意。

日本外务省档案胶卷，UD2，第159—168页

## 驻奉天林总领事致币原外务大臣函

(1931.8.25)

8月23日，内田满铁总裁同臧主席举行秘密会谈，谨摘录其主要内容如附件呈报，敬希查照。

### 附　　件

昭和6年8月23日午前11时30分至午后零时20分，内田满铁总裁同臧主席于大和旅馆举行秘密会谈，其要点如下：

（在座的有江口副总裁，森冈领事；交涉署日本科曹科长）

内田总裁谈话要点:

我之所以不顾年迈,而毅然出任满铁总裁,虽然可能是由于近来日中关系险恶，特别是由于日本民间对中国方面的情况缺乏充分了解;但是,不管怎样,对华舆论极趋强硬化,如果听其放任自流,结果如何很难逆料;因此,如何将此种气氛缓和下来,使日中关系转向圆满,本人虽感力所不及,亦愿为国效忠。依我愚见,只要努力为之，估计局面当无不能转变之理。我因献身于外交生活四十余年,对本社事业方面的问题一概不懂;但是,关于这方面,可期待该界素有经验、而且对中国人特别理解并有过交往的江口副总裁的帮助;我本人则决心主要从大局上向着日中亲善的目标贡献棉薄之力。

日中两国当局,原来都有他人所无法理解的苦衷,想贵主席对此中情由亦有充分同感。特别是日本政府方面，因有以议会为对手的关系,执政者的立场极为困难;如现在的币原外交,竟被贴上软弱外交、卖国奴的污名。我也被看成同类的人而受到责难。如果对此种诽谤有所介意,就办不成任何事情。因此,执政者和有识之士应将毁誉褒贬置诸度外,为正义作出努力,我就是抱着这样的决心赴任的。因此,亦请贵主席充分谅解本人意之所在,为日中亲善以及横扫当前的乌云而共同努力。

关于铁路交涉,由于张副司令和高纪毅先生均曾患病等原因,迁延至今,仍未到达开始阶段。现在,副司令和高纪毅先生均已恢复健康,希望尽速开始交涉;尚有对议会方面的关系,倘开始交涉一事如此漫无头绪，现在政府的立场必将陷入绝境，前途不胜优虑，希望对此予以关注。关于交涉的人选安排可一如既往;必要时,本人亲自出马亦在所不辞。对以上如有意见,请进行研究后提出是盼。关于此件，想木村和山井〔崎〕二人已将本人拙见向贵主席具陈,请认真考虑。

臧主席谈话要点：

关于贵正副总裁的阅历和声望，是久仰的，我等得以迎接几乎超出意料之外的有力人士感到高兴和愉快，特在此深表敬意。近来中日之间的紧张气氛，不宜听其放任自流，与尊意完全同感。对负责当局来说，上述问题，是必须十分注意的。但是，已往由于不负责任的民间舆论有意无意地以讹传讹，或者造谣，竟在不知不觉中使中日之间的气氛恶化，这是基于民众对两国关系缺乏认识的弊病；而我们当局者则应始终保持冷静态度，有义务善于引导此种舆论。幸而中国方面，从张副司令以下身居要职的人，都对此点有充分认识，希望今后互相联系，妥善处理。现在最危险的是，两国当局受民间舆论的影响，如果一旦疏忽，发生当局者被不负责任的大众所左右的情况，即将形成极为严重的一大事件。本人完全理解阁下高见，将尽快地向张副司令传达。关于铁路交涉问题，当能向张副司令建议，能办到的尽快解决，办不到的亦能作为办不到的事尽快作出决定。

日本外务省档案胶卷，S484，S1.1.1.0—20，第561—571页

## 木村铁道交涉停顿真相

一九三一年一月二十二日，南满铁道会社理事木村锐市，在辽宁会见东北政务委员会主席张学良，陈述中日两国在东省铁道悬案甚多，最近空气恶化，政府及仙石总裁，因系地方问题，特派我来辽向阁下磋商，对于（一）将来应敷设之铁道与日本有条约及契约之关系者；（二）中日铁道之并行线问题；（三）中日铁道竞争问题；（四）各铁道包工契约未改正式借款契约之悬案等案件，详陈理由，请求考虑。并望委派专员，与之磋商。张主席答以所有悬案，自应早日了结，以免误会。允派专员与之接洽。翌日（二十三日）木村理事，送来说帖一件。

二月五日，张学良主席委派东北交通委员长高纪毅负责磋商，并当面介绍。高纪毅奉委后，并据情转报铁道部请示，奉令饬就铁道事务范围，妥慎办理。嗣后每间一两日，即接洽一次，磋商各种手续。

三月六日午后三时，木村理事带同南满铁道会社驻奉天公所长入江正太郎，到北宁路局辽宁办公处，正式会晤高纪毅，双方会商结果，决定左列各事项。

（一）正式会议事项之范围：

A. 高纪毅向木村理事郑重声明，因职权关系，只能磋商铁道事务，如越乎铁道事务范围以外，即无权接受。

B. 木村理事所提出之第一项，将来敷设铁道问题，第二项并行线问题，基于前列理由，无权接受。

木村理事对于第一项将来敷设铁道问题，已谅解允予撤回，对于第二项并行线问题，要求再加考虑。

C. 第三项（中日铁道营业竞争）第四项（吉敦、洮昂包工垫款清算改订契约等）两项，高纪毅完全接受，允与磋商。

（二）双方各派资格相当人员为专门委员，负责会商。

（三）双方将专门委员选定后，彼此通知，同时发表。

（四）对于专门委员人选问题，指定由吉长兼吉敦铁路局长郭续润，与入江所长会商结果再定。

（五）会场决定在北宁路辽宁办公处。

三月十日，高纪毅委员长，选定郭续润、万国宾、何瑞章、劳勉、李铭书、尹寿松六员，为中国专门委员，呈奉东北政务委员会批准。三月二十六日起，在北宁路局办公处开始办公，调集各项卷宗文件，每星期开预备会三次，以至九一八事变始止。

四月八日，入江所长交来木村理事由东京致入江所长电报一件，入江所长并声明，木村交涉部长暂难来华，对于会议不能如期

开会，甚为焦灼，更恐中国方面疑日方缺乏诚意，嘱为转达，请求谅解等语。兹将原电全文，译列如左:

我方亦已将专门委员选定，为将来交涉开始期能圆满进行之各种准备业已完毕，只待总裁之裁决；惟总裁之病状，尚在不能会客之时期，恐暂时不能赴奉殊为遗憾。中国方面必已一一准备，俟鄙人之赴奉，乃余所夙知者，是以深为痛心，尚乞谅察。

四月十三日，高纪毅委员长致郭局长电文如左:

辽宁交通委员会，郭局长濬岑弟鉴，□密，函暨满铁入江所长转木村理事来电，业知我方已派定专员，准备就绪，惟因总裁病未能裁决，满铁方面委员，暂时不能赴奉，甚为遗憾等语，业已阅悉。仙石总裁近日病状如何，甚为驰念，并祝早日痊可，诸希珍卫。即请转达入江所长代达为要。高纪毅元。

五月七日接南满会社派定专门委员名单，原文译列如左:

南满洲铁道株式会社奉公秘三〇第一号三七

昭和六年五月七日

奉天公所长入江正太郎

敬启者，关于铁道交涉，敝社专门委员业已决定，附单奉达。贵国专门委员决定后，请烦通知。再双方专门委员发表之方法及时期，并希另行协议为盼。

相应函请查照为荷。此致

郭续润殿

计　　开

交涉部涉外课长参事　山崎元幹

交涉部涉外课铁道系主任技师　穗积哲三

奉天公所长参事　入江正太郎

经理部次长参事　竹中政一

铁道部联运课长参事　伊藤太郎

铁道部联运课第二系主任　古山胜夫

五月十二日，复函列左：

敬启者，本月七日准贵奉公秘〔三〇〕第一号三七函开，关于铁道交涉，敝社专门委员业已派定参事山崎元幹等六员，用特奉达，贵国专门委员派定后，务希通知，再双方专门委员发表之方法及时期，并希另行协议为盼各等因，均已阅悉。查敝委员等，业奉高委员长派定郭续润等六员为专门委员，相应附单通知，即希查照为荷，此致

南满洲铁道株式会社奉天公所长　　入江正太郎

吉长吉敦铁路局长　郭续润

五月十二日

附委员名单一件

东北交通委员会委员名单

吉长兼吉敦铁路局长　郭续润

吉海铁路局总办　李铭书

洮昂铁路局长　万国宾

四洮铁路局长　何瑞章

北宁铁路局副局长　劳　勉

吉敦铁路局科长　尹寿松

自双方专门委员发表后，六月十三日南满会社仙石总裁辞职，内田康哉新任总裁，迟迟未能到任。报纸纷载，将实行大裁员，所有日本专门委员，均无心及此。自新任内田总裁七月初旬到后，果发表大批裁员，向与中国方面接洽之奉天〔公〕所长入江正太郎已停职回国，遗缺终未补充。

八月中旬，木村理事随同内田总裁视察路线，经过辽宁时，面告中国专门委员郭续润，俟视察完毕，先将日方缺额委员补充后，

即行开议。

内田总裁视察完毕回归大连后，日方专门委员终未见补充之函达。中国委员在辽宁守候，而九一八事变突起，因之中止。

查中国自接受木村理事提案，三月六日开始会议后，随即派定专门委员，自三月二十六日，即开始办公，以至九一八事变，并未中止。其日方专门委员，中途停顿，久未开议者，始因木村来电要求，并声明责由彼负，请求谅解，电文具在，可以复按。其后更换总裁，并撤去专门委员，久未补充，以致会议不能开始。今反宣称木村到沈，我方意存延宕，无人受理，殊与事实相反。历叙颠末，以明真相。

外交月报社：《中日条约汇纂》(增订三版)，第802—808页

# 第三部分

## “九一八”事变后满铁霸占我国东北全部铁路交通

# 一、满铁在关东军指使下垄断东北铁路交通经营权

## 1 夺取东北铁路、水运权益的经过

### 满洲事变后国有铁道处理经过报告概要

第一章 昭和6年9月18日事变爆发当时至昭和7年2月中旬的概况

一、昭和6年9月18日事变爆发当时，本庄司令官认为，最低限度有必要确保铁路方面的既得权益，10月10日命令参谋指示在奉天的满铁村上理事：应确保铁路既得权益。

二、满铁根据军司令官的上项指示，按照昭和3年5月15日山本总裁和张作霖签订的修建承包合同，在关东军(以下简称军)支持下，于10月31日〔11月1日〕和12月1日先后〔同吉林省熙洽、四洮铁路局长阚铎〕签订了敦图线及其他六铁路修建承包及吉长吉敦和四洮线委托经营合同。

三、上项借款委托经营合同规定：总收入的百分之五十充作营业费，百分之三十为政府收入，百分之二十为满铁收入。

四、后来还计划按上项精神签订关于呼海铁路的合同，但因各种情况迟迟未获进展，直至昭和7年2月。

第二章 昭和7年2月中旬至3月上旬的概况

一、至该年2月，在满洲建立独立国家的时机已告成熟。2月中旬，军司令官认为有必要改变事变后当时所采取的关于满蒙铁道政策的方针，使之适合新的形势，即：认为迄今为止，关于满蒙既

设铁路的处理及新线的建设，军部所采取的政策在于，确保其既得权益，这是适合事变爆发当时情况的；但是，现在满洲国即将成立，对满蒙全部铁路必须树立明确的方针。当时，关于铁路的处理，大致有如下三种方案：

其一是将满洲全部铁路（满铁线除外）统由军部自己经营（本案系去年12月军部统治部拟定者）；

其二是设立新的特殊会社，委托其进行经营；

其三是委托满铁会社经营。

上述三种方案之中，第一案从对外的角度来看是不可能成立的；第二案从筹措资金和人的要素来看，不仅需要时间，而且也有相当困难；反之，第三案无论从对外关系，或从事实来看，都是最具有现实的可能性的。但委托满铁会社经营时，从国防上着想，需加以某种限制。

二、军司令官经慎重考虑后，确定了采用第三案的方针，并决定同满铁总裁就此方案进行新的协商。

三、2月25日，军司令官派板垣参谋向村上理事提出了关于处理满洲铁路的根本方针。

其内容是：去年10月指示贵社的满洲铁道处理方案，乃是事变爆发当时的临时决定，现在满洲国即将成立，有必要从根本上重新考虑铁路问题，请谅解。

根本方针的要点是：

委托经营所得的利益，应充作支付借款本息以及供担任维持满洲国国防治安的日本军做经费之用；在国防上，军部认为必要时，得以变更委托经营合同；今后关于铁路事宜，以后宫大佐为主任处理之。

四、嗣后军部主管者和满铁主管者经多次协商，拟订了关于满洲铁路借款、委托经营和修建新线的协定方案。3月6日，满铁

十河、村上、首藤、山西各理事、宇佐美所长和后宫大佐协商后，决定了该协定的大纲；3月7日、10日及12日，军司令官同满铁内田总裁就本协定仔细探讨了三次，3月12日签署了协定备忘录。

五、关于铁路、港湾、河川委托经营及新建协定的梗概如下：

1. 军方将满洲国的铁路、港湾、河川（包括附属事业）委托满铁经营。满铁应按法令及本协定的规定进行经营。

2. 有关满洲国铁路事宜，军司令官得以指挥、监督满铁总裁。

3. 应以从委托经营铁路所获得的收益及可认为是因委托经营而获得的收益，作为担当维护满洲国国防及治安的日本军队的费用。

4. 聘满铁总裁为关东军最高顾问，聘满铁担任铁路业务的首脑人为关东军顾问。

5. 经营期限定为五十年。

六、3月10日，军司令官收到满洲国执政的大意如下的公函：

满洲国委任日本国维持其国防及治安，其所需经费，由满洲国负担；满洲国将日本军队认为国防所必需的铁路、港湾、水路、航空路等管理和新线建设，委任给日本国或日本国指定的机关。

5月12日，军司令官向执政发出了应允上述要求的复函。

第三章　昭和7年3月中旬至同年8月中旬的概况

一、军司令官认为，自己同满铁总裁签订的关于铁路、港湾、河川的委托经营及新建协定，应取得中央部门的同意，因此派主管者于12日出发，前往东京。

二、上项协定在东京进行审议的情况，大致如下：

1. 陆军省和参谋本部同意原案，但因此事属于对满政策中的重要问题，尤其同拓务、大藏、外务、海军各省有着相当密切的关系，因而有进行慎重审议的必要，亦即陆军省认为，有必要向阁议

提出本协定，于是决定采取此种手续。

3月16日至4月10日，经过小矶陆军次官和主管者向政府部门进行说服，并召开数次五省干事会和五省委员会，因而各省都同意了本协定大纲，但进行若干修正作为阁议谅解事项。

2. 内阁会议谅解事项要点如下：

（1）第二次以后拟修线路，应重新与有关各省进行协商，然后实行；

（2）协定第十五条内容的更改，须在估计国防上有紧急需要之时；

（3）应使经营者获得委托经营收益的大约百分之五（此项是新插入者）；

（4）因委托经营而获得的总收入，应按①营业费、②新借款利息、③旧借款利息的大约二分之一、④委托经营者应获得的收益、⑤上缴款的顺序扣除之；

（5）四洮、洮昂及吉敦铁路的借款利息，在国军费用中之经常费尚未能如数开支之时，可不支付。但从昭和9年度起，可支付其借款利息的大约二分之一。

当支付经营者应获得的收益和旧借款利息时，须以不使上缴款低于上一年度额数为条件（此项是新插入者）。

本协定草案于4月11日提交内阁会议，除做了一、二处字句修改之外，已大体获得内阁成员的同意，因此，有关人员于12日又与森书记官长进行商讨，修改了字句，在4月15日的内阁会议上被批准。

三、4月19日，军司令官与满铁总裁在取得政府同意的协定上正式签字。

四、军司令官为了同满洲国政府签订移交铁道管理权和建设新线的正式协约，责令主管者加速进行准备工作；但时值国际联盟

调查团一行来满，故决定该团离满后签订协约。

五、奉山线的中英公司借款问题处理办法:

奉山线的中英公司借款，在事变爆发后经历了种种过程。〔1932年〕1月锦州政权撤退后，1月9日支付了1898年关内外借款的12月1日应偿还份(每月本利共7,926镑)，和1921年复线借款的去年9月到今年1月应偿还份(每月本利共10,000镑)，此后每月按此规定的月额支付，直至五月。

然而，满洲国既经成立，无条件地偿还关内外借款是不适宜的，因而拟定如下办法:

这就是满洲国仅负担关内外〔铁路〕借款；对其他借款如1908年沪杭甬铁路借款、1914年上海枫桥铁道借款、1919年湖广铁路中的湖北、湖南线车辆借款、1921年唐山山海关复线借款等，决定不承担偿还责任。

此项方案，在7月间由主管者在东京同陆军省及外务省进行了磋商，但中央部门指示，暂时仍须按现状继续偿还，故至今仍在偿付1898年及1921年借款。

六、葫芦岛筑港问题

根据荷兰筑港公司与北宁铁路局长高纪毅签订的合同，预定从昭和5年4月动工修筑葫芦岛港，至昭和10年完成。事变发生后，工程全部停顿，承包费仅支付了六个月份，其余并未支付。至五月间，筑港公司再三催促支付工款和继续施工。军部也认为有必要决定关于筑港的根本问题。考虑到满洲现下的经济状态，认识到现在继续进行筑港工程是不适当的，经与有关方面协商，决定中止筑港，相机再行兴工。

这一方案也得到东京方面的同意。所以，后来荷兰筑港公司代表道布斯便与奉山铁路局长阚铎经过反复交涉，而于昭和7年11月15日偿付筑港公司美金一百万元，交换了停止工程的备忘

录，结束了这一案件。此项实际业务是由奉山铁路局代表山口十助担当的。

七、组织交通监督部

欲使军司令官与满铁总裁的协定精神具有意义，必须配置适当的监督官。经与有关方面交涉，决定以现任朝鲜铁道局长大村卓一为候选人，5月中旬派遣主管者去京城同局长及总督仔细磋商，就任用大村取得谅解。昭和7年9月组成交通监督部。〔该部是属于关东军的〕

八、研究铁道法令及水运法规

随着满洲国铁道的委托经营，有必要发布铁道、水运各种法令，经与有关方面协商，关东军在昭和7年6月至8月，聘请铁道省监督局阪口业务课长和另外两名，并于同年7月至10月聘请关东厅冈本海务局长、递信省安田书记官和另外一名，令他们草拟了各项专门法令。

九、为了实施铁路的委托经营和修筑新线，须迅速拟定移交铁路管理权的协定。为此，从5月以后，与各有关方面开展交涉，以制订“关于满洲国政府的铁路、港湾、水路、航空的管理和线路的新设与管理协定草案”，到7月上旬获致成案。

十、军司令官于7月中旬派主管人员去东京，就上项协约草案及奉山线中英公司借款处理方法和葫芦岛筑港问题同中央各部门进行了协商。在东京协商的结果，军司令官和国务总理之间的协定案得到承认，葫芦岛筑港问题及中英公司借款问题已如前述。

十一、军司令官与国务总理间的协约签字。

8月15日，军部确定了军司令官和国务总理之间的协约书的最后方案；8月17日，板垣少将和主管者根据军司令官的命令，同国务总理郑孝胥进行了会见，说明了铁道、港湾和水路的协定的精神，然后于下午五时三十分正式签署了该协定。

当时国务总理特地希望对丁交通总长说明该协定大纲（好象总理直到8年1月对交通总长未讲过任何话)。(本协约是8月17日签署的，但因本庄军司令官和武藤军司令官交代工作是在8月7日，故签署日期写为8月7日。)

第四章　昭和7年8月中旬至昭和8年1月上旬的概要

一、军司令官和国务总理之间的关于满洲国铁道、港湾、水路、航空路的管理及新线建设管理协定是应绝对保密的事项，从对外的角度来说，应由商业会社满铁和满洲国交通总长之间另行签订铁道借款、委托经营、修建新线的合同较为适当。为此，上述协定附属协定中便规定了：满洲国政府应同满铁会社之间就铁道、港湾、水路等委托经营及修筑新线另行签订合同。

二、军司令官根据4月19日同满铁总裁签订的协定，就需要签订的事项，向满铁会社发出了指令。满铁会社根据这一指令，签订了契约案。指令的大纲如下：

a．经营方法：满铁会社应另设机关，以便与会社经营的铁道、港湾工作区别开来；

b．人事行政：在经营初期首要考虑的是，防止工作人员动摇；

c．所谓签订借款、委托经营、修建新铁路的合同，乃是签订既成铁路的借款、委托经营的合同，和签订新设铁路的承造合同；

d．所谓附属事业系指现在属于铁道、港湾、水路经营的事业，及将来附属于主体事业经营的事业，所有这些附属事业应原封不动地接收；

e．关于铁道、港湾、水路的修建和其他重要的改建扩建工程，应由军部和满铁会社协商后决定。

协定第七条所规定之监督权应由关东军交通监督部长行使之；

上列各项中的 a、b、c、d 各项应在事前得到军方承认。

另以附录指示了关于借款及委托经营指令的细目、关于委托经营松花江水运事业指令的细目和关于修建铁路指令的细目（各项指令细目与契约书一致，故从略）。

三、因需要在满铁会社根据军司令官的指令拟成契约草案，故军部派主管者去满铁会社，会同会社当事人拟成下列契约草案：

a. 满洲国铁道借款及委托经营契约。

b. 松花江水运事业委托经营细目契约。

c. 敦化、图们江及其他四铁路建设契约。

d. 天图轻便铁路改筑契约。

e. 天图轻便铁路收买资金贷款契约。

f. 交通总长与满铁总裁的换文。

四、上项军司令官的指令和各种契约草案是在9月至11月中旬完稿的，但关于契约书的对外处理办法，认为需要取得中央部门的谅解，故在11月派主管者同满铁主管者一起前往东京进行洽商。中央部门对军司令官的指令大致没有意见，对契约案也没有大的意见，只在调整其形式方面，持有如下的异议，即认为本契约案采取以既设铁路的借款委托经营契约为基本契约，新线在接交完了后也都逐步追加到基本契约内的形式，是不适当的。

五、为此，军部主管者同满铁主管者经过协商，修改了经军方同意带来的契约案，办理了重新向五省干事会提出的手续。

六、军方及满铁主管者重新修改的各契约书如下：

a. 满洲国铁道借款及委托经营契约。

b. 松花江水运事业委托经营细目契约。

c. 敦化、图们及其他二铁道修建借款及委托经营契约。

d. 天图轻便铁路收买资金贷款契约。

e. 关于满洲国铁道等之借款及委托经营合并契约。（本契约是新拟定的，它规定了统一经营、核算和共同担保等项。）

f 交通总长与满铁总裁的换文。

七、上项契约书于12月24日提交最后干事会审议，希望在年末休假前得到有关各大臣的批准。

有关各省分别通过上司于12月28日前取得大臣的批准，只有大藏省，因大臣在叶山休养，提出二、三项修改意见后，便由次官等人承认了原案。但至1月，该省又提出一、二项修改意见，因此又进行了修改。

总之，此次在东京和中央部门所进行的协商，主要是调整形式，因此虽然尊重外务省的意见对原案进行了修改，但其内容与原案并无不同。

第五章 昭和8年1月上旬至同年3月中旬的签字准备与签字

一、1月5日，主管者从东京归来，向军司令官报告了赴京的主要情况，同时和军幕僚、交通监督部、特务部第二委员会等取得了联系。修改后的契约书在10日经军司令官批准，于是立即向满铁总裁发出指令。(指令已经叙述，故从略)

二、上项契约书需要向满洲国国务院会议提出，因而必须在事前对其程序和方法充分做好准备，以使在实行时不发生错误。采取的准备行动有:

a. 11日，经满洲国阪谷总务厅长代理、交通部森田铁道司长和军主管者协商后，决定对下列日系官吏说明契约书内容，以便审议。

驹井参议、三宅法政局长、阪谷总务厅长代理、大桥外交部次长、星野财政部总务司长、森田铁道司长。

b. 12日下午一时起，昨日决定的日系官吏和后宫大佐、加藤中佐、岩畔大尉齐集于驹井参议家开会，详细说明了从开始以来铁道问题的经过和此次契约书内容，并进行了协商。

c. 14日下午一时，上列各官员及参谋长、副参谋长再行集会，就本契约之提交国务院会议、谘询参议府、签字以及说服要人的方案等项进行了研究，作了如下决定：

| | |
|---|---|
| 提交国务会议 | 2月6日 |
| 报告执政 | 2月7日 |
| 谘询参议府 | 2月8日 |
| 签字 | 2月9日 |

（最初预定国务院会议在1月23日举行，但因1月26日是春节，政府要人多数返里，殊多不便，故此变更为2月6日）

d. 15日至19日之间，就说服要人的方案、本计划的对外处理等，经与有关方面联系后获得成案；20日提交幕僚会议，得到了军司令官承认；21日，日系官吏及参谋长等有关人员再次集会，讨论了说服要人方案等项。

三、22日至27日之间，满铁村上理事来京，商讨了铁路总局的组织、天图轻便铁路出让备忘录、老头沟煤矿处理办法等问题。其要旨如下：

a. 铁路总局设于奉天，名称定为满洲国国有铁路总局。（后来根据中央部门的指示，变更为铁路总局。）

b. 总局按六处十四科编制。另设顾问、参赞（参事）、次长（二名）。

总局内任用一部分满洲国人。

c. 天图轻便铁路交接备忘录是天图轻便铁路股份公司日本方面代表饭田延太郎、吉林省方面代表熙洽和满洲国交通总长之间的契约书，但由于它和天图轻便铁路收买资金贷款契约有密切关系，所以应由军部处理。

d. 老头沟煤矿应由此次铁路问题中分离出来，一俟各项铁道契约签字后，迅予另行处理。

四、1月28日至2月7日之间进行说服要人的工作。

如另表，由军方进行的要人说服工作，进行情况如下：

1. 28日午后，副参谋长与后宫大佐共同访问筑紫参议，请求对铁路问题给予谅解。该参议表示，主要精神大致了解，进一步看到契约后再表示意见。约定另行送去契约书。会谈约一小时辞去。

五、参谋长说服各要人时，后宫大佐和林出书记官陪同，为了窥知要人的一些思想状况，会谈内容中关于要人的质问事项，特意做了详细记录。

在问答中间，对大的疑问，主要由参谋长回答。

1. 同熙财政总长的会谈（31日午后一时）

在熙总长私邸，说明了要人说服方案后，有如下问答：

问：铁路问题虽很重要，但是，让多事的将军向各总长一个一个地去说明，有些过意不去，所以，我想把大家召集到一起说明一下是可以的。

答：铁路问题很重要，正象方才您所说的，我想不久要向国务院会议提出，阁下前年11月曾与满铁总裁签订了有关铁路的借款与建造契约，对此间的消息最为了解，所以先第一个访问您，请求谅解，尚未同主管总长谈过任何情况。

（可以看到，熙总长露出满意的样子）

问：契约是满铁拟的，还是军方拟的？

答：是军方站在最公正的立场起草的，也取得了东京方面的充分谅解，还要求满铁方面做了相当的让步。

问：如何行使监督权呢？

对此，交通部有什么权利呢？

答：当然作为管理官的军方拥有监督权，不过我想军方根据情况，有时需要同交通部协商。交通部的工作，将来应在中东铁路方面多用力量，在这方面留给交通部的工作是很多的。关于该契约

的对外处理问题，日后具体通知，现在还按极密处理。

问：这个铁路问题，无论如何是个重大问题，很费时间，快些解决是必要的。

2．同张实业总长的会谈（2月1日午后一时）

在张的私邸，按要人说服方案进行了说明。

问：其他费用，向满铁与满洲国的支付比例如何呢？

答：利润扣除借款利息后的余额充作其他费用，即国防及治安维持费，这一点与前年阁下在吉林省与满铁签订的契约很不相同，换句话说，前年的契约，百分之五十是营业费，百分之三十归铁路，百分之二十归满铁所得。这次的契约，因为满洲国负担国防及治安维持费用，所以根据契约，营业费以外的收入，充作借款利息和国防及治安维持费，未另外规定向满铁和满洲国的支付比例。

问：特定运费中，军队和邮件运输最多，这方面是怎样规定的呢？

答：尚未决定，不过原则上希望日本军队和满洲国军队按照同一比率。

问：对水运事业没有其他意见，只是黑龙江、兴凯湖没有记载在内，应怎样理解呢？

答：这是因为它们已包含在松花江和与之有关的水路之中了。

问：而象黑龙江，在地理上是很明显的，为什么没有特别记述呢？

答：您的意见是很自然的，不过黑龙江是国际河流，因考虑对外关系没有特别标明，而作为松花江和与之有关的水路。

问：该契约为什么未规定委托经营年限呢？

答：原来此契约是议定书的附属文件，根据情况而调整了形式。主要是与国防没有密切关系没有标明，考虑这样妥当，故未标明。

问：铁路从业员的人事，以谁为主体进行管理呢？

答：在创业的初期，保持原状，不准备变动。作为管理官的军司令官拥有绝对权力，不能把它随便委之与委托经营者满铁。另外，军司令官遇有重要事项，必要时准备事先与交通部商谈。

问：铁路委托满铁经营很好，只是希望搞的正规一些，所谓的满洲国铁路，过去都是非常腐败的。

举个例子，就连吉长铁路也不干净，厕所无水，从业员光穿制服也不顶用。

总之，比现在的吉长铁路经营的要好些。

问：保护费是什么呢？

答：铁路建设期间的警备费，供满洲国的军队等使用。

问：铁路巡警的事情打算怎么办呢？

答：暂时按过去的样子办。

问：总务费是否只敦图线有，其他线没有？

答：这是因为当初敦图铁路工程由吉敦铁路局进行，是他们的事务费。

问：我个人（张）如修铁路时，手续怎么办呢？

答：向交通部提出，按私设铁路法办理。

问：作为实业总长认为实业部需要修筑铁路时，按什么程序办呢？

答：自然当作国有铁路办理。

问：满洲国的铁路从业员的知识水平一般都低，有无必要开办中学程度的铁路学校呢？

答：当然，将考虑你的意见。

问：不考虑满洲国人也可持有满铁股票吗？

答：按现行规定，似乎满洲国人不得持有，但是，在贵国善于理财的人，乐于持有六厘分红的满铁股票的人，不是很少吗？

问：满铁线，特别是接触民众的各站，没有必要采用满洲国人吗？

答：目前正在采用。

问：黑龙江北部的防卫很薄弱，因此，希望迅速修筑从墨尔根起经伊勒呼里山到漠河的铁路，这不仅可以开发漠河附近奇乾和室苇附近的有希望的金矿，而且能钳制对岸俄国的雅克萨。在那个地方修筑铁路，可以遏制俄国的东渐政策。

目前，对这个北方，防备很薄弱，所以白俄已侵入漠河附近一带，压迫居住在附近的鄂伦春族，纯粹的俄国村正在出现。

答：那里的事情您很了解，关于国防和金矿问题，是要很好研究的。

问：迄今为止，四洮借款的极大增加，是该铁路悍然进行不正当活动造成的，希望将来特别对四洮线和吉长线投入力量进行经营。

问：松花江水运事业随带的仓库业经营问题，已经不存在了，铁路沿线的仓库业也考虑不委托满铁经营，那么，如保税仓库等怎么办呢？

答：保税仓库完全属于委托经营范围之外。

问：松花江及附属港口的行政由谁管理呢？

答：行政事务都是交通部所管事项。

3、与丁交通总长的会谈（2月1日午后七时）

在参谋长官邸会餐后，特向总长逐条说明了契约，同时将说服要人方案交给他。

总长在会谈中，并未插言，紧张地听着，听完说明之后，谈了如下这番话：

（1）昨天31日我和谢外交总长在总理面前第一次看到议定书附属文件，实际上去年年末就闻知有这样的契约，向总理说想看

看，说不是时机没有给看，昨天看到应称之为根本协约的附属文件，才明白其情由。

（2）我对这一问题是这样考虑：满洲国蒙受贵国很大帮助，我想将来同样也不能不给贵国带来很大麻烦。说到缔结这样的契约，从现在的时机来看，真能给民众以好印象吗？或者说不能对国家产生误解吗？心里是有些担心的。总之，委托经营虽属是不得已的事情，但是不是有些操之过急吗？这样一来，不会对贵国产生疑惑吗？

（3）本来这个问题，在国家成立前执政给司令官的信件中已见端绪，官制改革前国务总理已签订契约，交通部不过是处理事务，其责任我想自然由国务总理承担，也就是说，在国务院会议上，国务总理提出提案，交通部总长处理细节，如果这样，责任分担是非常明确的，而且这样明确分担责任也是很重要的。

（4）参谋长的此次说明中称：委托经营要遵从满洲国的法令，就连人事满铁也不能随便变动，可是，一旦接受委托经营之后，经营者只有随意自由经营，才能发挥其能力，如关于人事这样重大事项尚不能自由处理，发挥委托经营之实就很困难。

（5）交通部作为行政机关没有监督权，面子上不太好，所以，我想就交通部来说，或者另派监督官，或者明确规定使铁路干脆、彻底脱离交通部门。

（6）对契约草案，提些参考意见是好的，但该契约是军方精心拟定的，如果已无修改余地，也不妨缓办一下。

（7）我想关于民间铁路事项，应按相应的法令去办，假如不管什么，都一律委托满铁经营，从国民的思潮来看，不会出事情吗？

（8）对各铁路局，交通部也不得不采取措施安定从业员，因此，该契约以暂不发表为好，如果操之过急，不管怎样，不会让人们想到日本是盗取了赃物吗？还是不急于发表为好。

（9）借款的偿还和委托经营的年限是个问题，如果在契约条文中插入：借款已彻底偿清可更换契约，使契约有点回旋余地是必要的；没有限制地不规定年限把经营委托满铁，合适吗？

（10）不管怎样，如果明确责任由国务总理承担，事务由交通部处理，契约照原样不加修改也好。

（11）总之，我认为这是一个重大问题，希望在处理上不出什么麻烦。

答：关于第(3)点，如果提交国务院会议作出决议，副署即主管总长，负有连带责任。

关于(4)和(5)的人事问题，由管理官军司令官处理，是因军司令官是日本人，关于贵国人的事情，准备在适当时候同交通部联系。

监督权自然属于管理官军司令官，但是，关于使满洲国人进入总局问题，将不吝予以考虑。另外，关于总局向军部提出的报告书，抄送交通部一份问题，另行研究。

（时间表、宣传画等可以送交，其他特别材料之无妨碍者由交通监督部送交）

关于第(6)点，契约草案是审慎拟定的，我想不会有大的变动。

关于第(8)点发表问题，业务开始自然就解决了。通过适当方法发表是必要的，此事目前正与东京方面进行研究，另外再谈。

关于第(9)，没有写委托经营年限，是与议定书的附属文件的情况一样，现在修改该条文，我看是不适宜的。

4、在国务院同郑国务总理会谈（2月2日午前十时）

在此次会见中，总理提出疑问如下：

问：各铁路局的人事如何处理？

答：创业初期，不变动，保持原状。

问：松花江水运事业随带的人事问题怎样办呢？

答：和前项相同，不做任何变动。

问：对将来新线的人事有何打算？

答：当然考虑多使用满洲国人。

问：接收时人事不动保持原状，那么将来的人事，是交通部管，还是满铁管呢？

答：高级的人事由管理官军司令官掌握，但军司令官会尊重最了解满洲国人实情的交通部的意见的。再者，将来考虑多使用满洲国人。自不待言，也要使用若干日本人。

问：我想业务上重要的地方，当然要使用日本人，不过在从来就缺乏铁路知识的满洲国人中间培养人材也是必要的。

答：把合适的人材送到日本去留学，我想也是一个办法。

问：用铁路收入建立中学程度的铁路学校是必要的，这个学校最好与将来铁路修建计划所需人员的要求一致起来。

答：尽量按您的意见努力办。另外，关于这些铁路契约发表的时机、办法等，改日再商谈一下。

当日，说明了昭和7年8月7日军司令官与国务总理缔结的满洲国政府铁路、港湾、水路、航空等管理及线路的修建、管理协约及附属协定的谅解事项，要求其盖印，他连称：是！是！表示同意。

此外，还提出了松花江水运的捐税等的备忘录满文〔即中文本〕稿本，并要求在誊清以后同意盖印，结果对满文稿本在字句上修改一、二处后，表示谅解。

总之，可以看到，总理对此问题是持着善意的谅解态度的。

5、同赵立法院长的会谈（2月2日午后二时，在参谋长官邸）

问：分配利润时，在提取国防及治安维持费前，支付旧借款利息，是基于什么理由呢？

答：为减轻满洲国铁路过去对满铁的负债，而给予优先权。

问：铁路的委托经营，是适合实际情况的，但是把这个满铁的

委托经营，做为交通部的一部分工作，让人看起来不是更好吗？

答：它是以议定书的附属文件为立脚点的，并有管理官军司令官的关系，所以采用那种方法是困难的。

问：我自己（赵欣伯）建国前即与这些铁路问题有关系，因此对这些契约的宗旨能够很好地理解，愿意尽量说服有关方面。

答：把满洲国的铁路置于日本的领导之下，也就是自己国家的动脉被别国人使用，让人看起来是不大自然的。可是，如果真心倡导日满合作主义的话，利用日满两国中最富有经营铁路经验的、握有优秀技术的机关，偿清借款，建造新线，富国利民，是最有利的方法。象这类问题，由日本人口中说出，很难进入满洲国人的脑袋，所以，关于此点，切望阁下努力以赴。

6．同冯司法总长会谈（2月3日午后一时，在冯的私邸）

参谋长在说明铁路问题过程中，总长只是点头称是，一言未发，最后说了如下一席话：

冯总长听取了参谋长关于铁路问题的详细谈话，完全同意其内容。

本人目前同日本各方面都谈过，痛切感到铁路与国防以及维持治安的密切关系，今天在这里根据您的谈话闻知，关于铁路问题，重新清理满洲国铁路的旧债，并用新债建设更多的铁路，感到非常愉快。

不过，铁路是个相当重大的问题，铁路问题曾经引起过民间的物议，因此，不使之引起民间的误解是最为必要的。

本来，日满两国与其说是共存共荣，莫如说是同生共死，满洲国如无日本的援助不可能诞生，为了使满洲国得以发展，日本国也负有极其重大的责任，因此，本人就此想没有顾忌地陈述一下意见。

（注：总长的谈话离开了铁路问题）

按说，日满两国使关系密切起来是必要的，但是现在政府内部有一种空气，即不满于总务厅专横的呼声很大。

如果照今天的样子继续下去，现在的满洲国不会变成第二朝鲜吗？这样担心的人是很多的。目前的情况是，满洲国人中怀有热情的一个也没有。假如能改变现行的总务厅制度，给各总长以充分权力，各部由部长负责，在工作中各总长与军部保持必要的联系，我想就会带来生气，满洲国人也就能愉快地工作。

回想，东三省三千万民众过去在军阀压迫下是很痛苦的，事变后这种军阀压迫没有了，非常欢喜。我自己是事变后才步入官途的，并没有其他奢望，一心想承担起自己的职务，如能得到相当的信赖，我想领导全体官吏能够活跃起来，愉快地进行工作。

如议定书所规定的，日本军负担维持满洲国的治安，满洲国负担其所需经费。军部适当地把政治委之于满洲人而进行监督不好吗？如果现在没有总务厅这个障碍就太好了，目前，排除总务厅对各部的压迫是最迫切的。

答：承蒙谈出各种感想，实在感谢。

您对总务厅的存在有许多意见，但我认为有存在的必要。不过，它原来不是政策性的统制机构，而是事务性的统制机构。军司令官亲自与执政、总理联系；参谋长虽然照顾不过来，也要与国务顾问及各总长联系，以密切政策性联系；总务厅则应该在事务上与军的各部乃至大使馆员进行联系。我本人现在事情较多，我想将来体会军司令官的意图，作为他的使者，充分担任起政策性联系工作。推荐国务顾问一事，也不外是出于这个宗旨。我想将来可以不使总务厅接触政策性问题。您的意见从其他总长处也了解到，尽量按您的意见去做，有什么意见，请无保留地提出。

冯：从来满洲国人的弊病就在于，任何事情都放在肚子里，不说出来，今后我想有啥说啥。

7、向执政报告

2月3日，参谋长会见执政，就各个铁路契约，详细作了说明。对此，执政表示谅解，没有另外提出什么疑问。

8、同日本人官吏商讨

4日午前十时，在国务院，同三宅法政局长、阪谷代理总务厅长、大桥次长、森田司长、星野财务司长、新井秘书局长、后宫大佐、加藤中佐、岩畔大尉举行会见。由后宫大佐说明了参谋长同要人会见的情况，接着由岩畔大尉通知了契约修改字句的原则，另外商讨了如下事项：

（1）签字于2月9日秘密进行，签字前自不待言，即在业务开始前，也最好保持秘密。

国务院会议（6日），参议府会议（8日），会议后到签字如留有时间，从周围的情况考虑，是不合适的。

（2）业务开始得在国联大会之后，但从对外关系考虑，须等待中央的指示。

不过，开业的时间，须经军部和有关方面协商决定。

9、与张军政部长会谈（2月4日午后零时三十分，于参谋长官邸）

问：听了关于铁路的谈话，已经清楚了，没有疑问，一定努力在国务院会议上使之通过。

日满两国提携的必要性，是自不待言的，不仅普通国民需要提携，军队也需要提携，我国国防力量不足，必须有日本军队的帮助。

为此，我考虑建立下级干部的学校是必要的，不仅如此，在满洲国军队内，进一些日本人下级干部也是很需要的。

总之，使下级干部健全起来是当务之急。

假如能使说满洲国话的日本军官成为满洲国的军人，那就完全能够实现日满合作了。

俄国的赤化运动，最初在学生中接着在职工中进行，但未见效，又把手伸向军队和巡警方面来了。

从这一点看，使军队巩固起来，也是很需要的。

俄国的五年计划(1933年是第一年)是新提出来的，您已看到了，鉴于这一点，早日实现日满合作也是极其需要的。

〔答〕：今天实在感谢，今后各种问题都可以不客气地提出，有何高见，请无保留地谈出来。

(10) 与臧民政部总长会谈(2月4日午后六时，于参谋长官邸)

问：痛切感到，迅速确定铁路政策，促进满洲国未来的发展，对于完备满洲国的国防，增进国民福利是非常需要的。

答：到现在为止，已向各总长都谈过了，基本上已取得谅解。

问：有谁对这项铁路问题提出了特别意见呢?

这虽然是个大问题，但它是从日满两国大局着眼处理的问题，不是根据局部利害说话的事情，因此我想进行这样那样议论是不适当的。

答：同各总长会见之际，成为问题的是人事和监督权的行使。

问：在解决这个问题的时候，想不公正地行使监督权和进行不正当的经营，这本身就是不适当的。因此，我想万事都应当从能够至公至正地进行去考虑，怀着完全的信任去做。

我对如此重大的问题，在国务院会议上也不打算提出其他任何意见。

(注：原来想象臧总长对这个问题也许提出极其重大的意见，结果并没有费任何口舌，十分谅解，至于其内心有何想法，一时无法猜测。总的可以看到，臧总长估计在该问题上日本政府决心很大，多提意见也是徒劳的。另外，在闲谈时，他曾笑着说，自己过官吏生活三十年，尚无房宅可住，做官的若是行为清廉就不能有房

宅，这是当然的事。）

11、与熙财政总长再次会见（2月5日午前十时半，于熙总长私邸）

据闻，熙总长曾向第三者泄露，在第一次会见后表示，虽然听取了参谋长关于铁路问题的详细说明，但自己的意见，都保留到国务院开会时再说。因此，如果国务院开会时该总长提出异议，有可能影响国务院会议的进行。于是参谋长再次访问，从对俄作战的角度，竭力说明确定铁路政策的必要性。总长口口称是，表示谅解。事先所得报告，也可能是误传。

12、与袁参议的会谈（2月5日，于参议旅馆）

参谋长逐项说明了铁路问题。对此，他只是最后问了一句，对国务院的各总长是否谈过了。他很不热心，使人明显地感到这一点。

（注：关于访问的时间虽然打过招呼，可是参议在迎接之后，还在用毛巾擦脸，在会谈过程中，也不知道是明白了还是不明白，看上去样子真象个胡里胡涂的老头子，同行的林出书记官大声喊着进行翻译，因为参议在那儿打瞌睡，为了制止他入睡故意用大声进行翻译。但是，就是这个袁参议在参议府会议上竟然起而陈述了反对意见，给丁交通总长签字的决心带来很大的动摇。中国人的心理我们真是了解不透啊！）

13、与丁交通总长的第二次会见（2月5日午后四时）

2月4日傍晚，森田司长通知称，丁总长要求铁路契约分两次向国务院会议提出（第一次提出契约要点；第二次提出整个契约）。这样一来，不仅使签字计划出了问题，而且有可能引起空洞议论。根据参谋长的指示，5日午后四时，后宫大佐会同森田司长，再次会见总长。会见之初，丁交通总长竭力声称，现在缔结这样的契约书，从满洲国现下的形势看，我自己绝对不能同意。然而，该契约

只不过是形式上的调整,它是议定书附属文件中规定的重大事项,因此尽管总长如何不同意,也不是在执行上可以踌躇的问题。象今天这样追溯到根本问题上进行议论,不是今天会见的宗旨。所以,将关东军所持意见详加申述,回答说明如下:

(1)日前参谋长同各位阁僚说明过的契约要点,再加上另纸契约要点补充,即契约书的全部。所以,在国务院会议上总理说明要点后,如果做出缔结契约一事一任主管总长处理的决议,负责缔结契约的交通总长就在会议上说明契约补充事项,如能取得国务院会议的批准,就算是契约全文在会议上通过了。

(2)总长对此是能够理解的,但是,如果不提出契约原文取得各总长的承认,日后出现异议就麻烦了,因此,要求务必把原文提出来。

(3)关于这一点,日前参谋长已将契约原文交给贵官,如果要求务必向会议提出原文,可以提出,没有异议。

(4)其次,总长似乎有意修改一部分契约文字,因而附带向他说明,该契约是军方站在极其公正的立场费了几个月的时间,经东京方面谅解后起草的,希保持原状,不做修改。此外,明确告知到签订契约为止的日程,强调希望按预定进行工作。

计 开

6 日　国务院会议

7 日　向执政报告

8 日　参议府会议

9 日　签字

(在此次说明过程中,由于总长在同一个问题上反反复复,因此费了三个小时)

14、3 月 6 日午前,后宫大佐、岩畔参谋、阪谷代理厅长、大桥次长、三宅法政局长、森田司长等于国务院集会,关于本日国务院

会议的程序商订如下：

会序

（1）总理致开会词。

（2）同时提出关于铁路的三项议案：

第一号议案　铁道法；

第二号议案　齐克、沈海、呼海铁路征用法；

第三号议案　铁路各项契约书。

（3）由丁交通总长对提案中的第一号、第二号议案的条文进行说明。

（4）由总理说明第三号议案。

（5）谢外交总长发表赞同演说。

（6）关于铁路的三项议案由国务院一并通过。

（包括将缔结契约之事委任丁交通总长一事）

（7）丁交通总长对契约要点作补充说明（必要时通读契约全文或传阅）

15、同张海鹏参议会谈（6日午后一时，于参谋长官邸）

参谋长进行说明时，张参议恭听，谈话完毕以后，张申述如下：

（1）看看过去满洲铁路的成绩，各方面都很坏，现在将这些铁路委之于善于经营铁路的满铁，非常高兴。

（2）洮南至索伦线，不仅在产业开发方面，而且在对俄国的国防方面，也极需早日修建。

（3）索伦山有铁又有煤，还有最优质的木材，就土地而言，洮南附近虽然贫瘠，索伦山附近以西土地却很肥沃。

（4）关于借款一事，满铁自己经营铁路，即以其收入偿还自己；分给小家的东西，再归还大家，这很好。

说完急忙站起来，连声说“明白了，明白了”，高兴地辞去。

他是个天真的老好人。

16、同筑紫参议的第二次会谈(6日午后四时)

日前参议对此次契约提出若干疑问事项,希望予以说明,因而再次来访,经逐项说明后,参议已经谅解。席间,参议出示了在参议府会议上的演说草稿。对此提出若干意见,阐述了军方的意见,希加以改正。

17、国务院会议结束

6日午后四时三十分国务院会议结束,随后,阪谷代理厅长报告国务院会议情况如下:

(1) 第一号、第二号议案,按预定由丁总长进行说明,修改一、二字句后通过。

(2) 接着,国务总理提出第三号议案进行说明,同时,将缔结契约一事一任交通总长处理。当总理征求各总长赞成与否时,谢外交总长首先站起来,表示极为赞成,于是各总长均立即表示同意。

(3) 丁交通总长将契约原文交给总理,对契约要点补充事项逐一加以说明,并朗读了契约原文。

(4) 谢外交总长再次起立,大声宣称,此项议案业经各总长表示同意,已无需重新表决,当然是赞成的。总理首先表示赞成,其他各位总长也都表示同意。各项议案,在国务院会议上就这样出乎意料地顺利通过了。

(注:丁交通总长说明补充事项时谈到,委托经营是出于万不得已的事,从另一方面看,交通部在这方面的工作很多,实在感慨万分;但从国家大局着眼,这是不得不忍耐的事情。他面带悲痛表情,继续说着,好象别有所思,给人一种说不出来的感觉。)

18、准备签字

2月7日至8日,军方、满铁与满洲国日籍官员就签字问题,进行了协商,要点如下:

签字时间　9日午后二时

地　　点　阪谷总务厅长私邸

出席人员

日本方面　　村上满铁理事，后宫大佐

满洲国方面　丁交通总长，阪谷代理总务厅长，森田铁道司长

（注：由于签字必须在绝对秘密的情况下进行，最初曾预定在交通总长室签字，经慎重研究后变更）

19、天图轻便铁路移交备忘录签字

8日午后三时，后宫大佐访问天图轻便铁路股份公司吉林省代表熙洽于其私邸，就备忘录进行说明后，请其签字；对此，熙氏谈称：此项问题系初次着手，待详细研究后再予答复。为此，递交了有关文件，约定明天9日午前十一时再次来访，然后告辞。告辞时陈述如下：

天图轻便铁路移交备忘录，是6日国务院会议上通过的天图轻便铁路收买资金契约的附属文件，不是另外的新问题。明天再来拜访。如果此项备忘录签字迟误，国务院会议上通过的收买资金贷款契约即不能签字。此点请予谅解。

（注：今天的会见，事前曾用电话联系，约定在午后三时。访问当时却遭到传达室人员拒绝，说事先没有接到有关此次会见的通知，现在已有客人，不能接见了。再次请求说：昨天确实曾用电话约定了。对方仍然借口未接到通知，拒绝会见。后宫大佐强硬地对传达室人员说，今天是代表关东军参谋长来的，因有客人就拒绝接见，这样告辞回去好吗？请再次给问一下。结果被立即让进去。通过客厅时，邻室坐着客人。当即致歉意说：您正在会客，前来打搅，实在对不起！请会完客，我们再谈。熙洽让客人到另外房间去。我们愉快地进行了会谈。）

20、参议府会议通过

8日午后四时半，各项铁路契约在参议府会议上顺利通过。情况如下：

2月8日午后二时三十分，参议府会议在执政光临之下开会。

（1）主要出席人员

张景惠议长、袁参议、张海鹏参议、筑紫参议、驹井参议、田边参议、贵参议（委任状）、郑国务总理、丁交通总长、三宅法制局长、阪谷代理总务厅长、荒井秘书局长及其他秘书官。

（2）午后二时三十分张议长宣布开会。

（3）郑国务总理说明提案宗旨（宗旨：统一铁路事业，在经济上、国防上以及维持治安方面都最为合适；从修筑铁路需要大量资金和既有铁路负担着大量借款等方面，说明了委托满铁会社经营是适当的。将缔结契约一事委托丁交通总长。）

（4）各参议发言

① 筑紫参议首先起立，表示赞成，声称本案可以通过。

② 议长称，估计各位参议不会有异议，是否可以通过？

③ 袁参议称，筑紫参议的意见是符合实际情况的，但依据本案交通部将来怎么办？此点请交通总长谈谈。

④ 丁交通总长称，本契约是由国务总理负责的，最好由国务总理来说明此项问题。

⑤ 总理称，铁路问题的提起，系由于下述三点：第一偿还借款；第二国防；第三方便交通。这些问题不能不借助于满铁的力量。

各铁路现有满洲国从业员保留原职不变。总之，此刻为了实现重大目的，应抛弃一部分利害，从全局着眼，使此项契约签定。

⑥ 袁参议称，依据本案，交通部的存在是否已无意义？

⑦ 总理称，交通部仍然需要。契约的当事人就是交通部；各铁路人员保留原职，交通部需要进行指挥监督；而且，今后还有关

于偿还债务的工作，以及其他交通部进行管理的事情，等等。交通部仍有存在的必要。

（注：可以观察到，郑国务总理对铁路的管理原则似乎不甚了解，或者是为了引导参议府会议圆满进行，随机应变地做了上述答辩。）

⑧ 袁参议称，根据本案，〔交通部〕似乎不具有管理职能。

⑨ 筑紫参议称，袁参议的质问是有道理的，不过，本案是关于经营的契约，与管理问题无关，请暂且撤回如何？

⑩ 议长称，我考虑管理权仍在交通部。

⑪ 张海鹏参议称，与参谋长会见时大体上说明了条款，已表示是否赞成。

⑫ 丁交通总长称，契约细目由交通部商订，该契约书已提交总理，在今天的会议上已来不及审议。在该契约中，关于国家在管理上及监督上的事项，私权方面的事项，都是充分加以肯定的。这些将请求总理和各位参议审议，其中决未提出无理要求。此外，还带来了交通部商订的条件草案，待交通部草案提交讨论时，再另行报告。

⑬ 袁参议称，听了方才交通部总长的说明，已经谅解。

⑭ 各参议已无异议，议长宣布通过。

21、参议府会议通过后的风波

阪谷代理厅长在参议府会议散会时，对丁交通总长的态度产生怀疑：总长明天究竟能否愉快地签字。于是在散会当时堵住丁总长，问他明天能否按预定签字？丁总长答称，如无总理书面命令，签字是不可能的。

上述情报和会议结束的通报一并送交军方。军方就此项问题的处理，采取了如下对策：

（1）契约草案是国务院会议和参议府会议通过的，可否按上

述决议强迫丁交通总长签字？

（2）或者让郑国务总理发出丁交通总长所希望的命令？

在上述两方案中，按程序可采取第（1）方案。但为暂时看一下事态的演变，决定派主管者到国务院与阪谷代理厅长联系，然后再采取行动。而丁总长所要求的命令，是希望总理在契约书的正面写上执照二字。于是阪谷代理厅长偕同丁总长到总理家中拜访，陈述了上述希望。对此，总理愉快地签上了执照二字。这个问题没发生大的波折而获得解决。

（注：丁总长在参议府会议前是有决心签字的。他心意发生变化的原因是，袁参议在参议府会议上强烈反对，动摇了他的决心，而且，因契约原文未经审议，担心日后个人承担全部责任，这不外乎是通常的逃脱责任心理的又一次发作。）

22、签字的进行

（1）9日午前十时，森田铁道司长来访，谈称，今日签字一事有把握按予定进行，并附带称，到予定时间，同总长一道赴会。

（2）午前十一时，访吉林省代理省长熙洽于其私邸，要求按昨天的约定，对天图轻便铁路移交备忘录进行签字。是日，顺利签字完毕。

（3）午前十一时五十分，阪谷代理厅长报告称，丁交通总长因病今日不能签字，现在正由森田铁道司长在丁总长私邸进行说服，直到午后一时半。

（4）根据上述情况，现在军方不得不下定重大决心，即本日签字是预定的事实，如果丁总长果真有病，就去私邸断然签字；如果是出于逃避责任的心理，采取了拒绝签字的态度，那就不管采取何种强硬手段，也必须签字。倘若本日不能签字，军方在满洲国要人中的威信将有彻底破产之虞。因此，讨论决定，作为第一步，先派后宫大佐前往私邸进行说服；如不成功，即由参谋长亲自出马强迫

进行签字。

（5）午后一时半，森田的说服奏效，按预定发出如下通知：午后二时偕同总长去阪谷家。村上理事、后宫大佐立刻到阪谷家等待总长，约四十分钟后，午后二时二十分，总长偕同森田司长到了阪谷家。

（6）看丁总长的样子好象没有多大病，吸烟，象平素一样闲谈，也许是主观印象，有些意气消沉，声音稍哑，也许昨晚患了轻微的感冒。

（7）午后二时四十分，后宫大佐按预定提出希望签字，总长似乎下了决心，连声说是，表示谅解。村上理事寒喧几句后，双方就进行签字，交通总长的印，是由森田铁道司长当着总长的面代盖的。

盖印要盖五十余次，用了相当长的时间，至午后四时完毕。共同摄影之后，举杯畅饮，愉快告别。

（注：当天午前十时半，森田铁道司长给丁总长打电话，他很不在意地回答称：昨夜患病，签字的事改日见面再谈，今天签字的地点在哪？（签字地点约定在阪谷家，昨天已由森田司长明确通知，他本人也是了解的。）接到上述电话后，森田司长认为丁总长的心意发生了变化，午前十一时左右前往总长私邸。守门人告以总长有病拒绝进门，结果强行进入了客厅。等了约四十分钟，丁总长穿着外出的衣服出来了，看起来不象有什么病。森田司长说，听说有病了，精神还是满好的。总长答称，从昨天晚上起头痛，可能是感冒了，我方才在电话里可能说了可笑的话。实际是，铁路契约在国务院会议上是顺利通过了，但在参议府会议上未对契约全文进行说明，总觉得不合适而感到苦恼。于是，森田司长有条理地规劝说，在已经开完国务院会议和参议府会议的今天，再返回到根本问题上自寻苦恼，是没有道理的。太远的事情是不好说了，但是象今

天签字这样拖拖拉拉的，对日满两国说来都是很不好的作法。最后，丁总长终于下定决心，愉快地答应今天签字。可以说，从今天早晨以来，森田司长为说服总长煞费了苦心，其功绩确实很大，应表示敬意。）

23、关于松花江捐税的备忘录签字

10日午前十一时，于国务院，军司令官与总理在关于松花江捐税的备忘录上签了字。由于该备忘录已由参谋长谈好，未发生任何阻碍。临别时，总理关于铁路问题谈话如下：

（1）新建铁路希在预定日期内完成；

（2）在满洲铁路上工作的人员，其优秀者，可送日本留学，以提高其技能；

（3）前此委托设立的铁路学校，希尽快设立，以普及新知识。

如上所述，此次关于铁路问题的各项契约的签字，已经结束了。在此期间，经过对熙治及丁鉴修的两次说服，参议府会议后丁的态度变化，9日丁的患病，等等，是相当曲折复杂的。尽管如此，签字还是比较顺利地完成了。完成的原因是：事前军司令官对执政和总理，参谋长对总理进行了预告性的谈话，使之谅解；有关各方面加强了联系；有关人员鉴于问题的重大性质作了最大的努力；以及军参谋长在国务院会议前对各阁僚亲切地说明了契约要点，使他们理解了这些契约中包含着的日本帝国的重大决心。上述情况的总和，就是此项工作顺利进行的原因。〔下略〕

满铁：《满洲事变后国有铁道处理经过报告概要》，极秘，打字稿，第4—69页

编者注：此件在封皮上记载："根据原关东军满铁监督官派遣员林原宪贞私下提出的材料整理。"

## 2 “九一八”事变爆发后满铁立即到处夺取路权

### (1) 关东军对满铁的指令

### 关东军司令官本庄繁给满铁总裁内田康哉的指示

(1931. 10. 10　关参发第28号之1)

此次事变对统制满蒙各铁路、整备国防来说是绝好的机会，即希从速着手实施下列各项，军方自当极力支持和协助。

计开：

一、满铁会社拥有借款关系的铁路以及其他中国各铁路的委托经营；

二、满铁会社已同中国订立合同的铁路及军部希望的铁路的修建。

铁路收益金的一部分有可能拨充守备费，尚希谅解。

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，特秘，手抄本，第99—100页

### 关东军司令官致满铁总裁函

(1931. 12. 16　关统发第243号)

军部认为，从将来的国策特别是作战上的角度看来，同吉会线一起修建一条拉法站、五常、哈市线然后经过呼海线连接齐克线的铁路为方今之急务，应即从速完成为荷。

理由：

一、帝国在北满的势力通过此次事变将无比增大，而对苏作战的必要准备亦须相应地进一步加强。因此，在我方威力还达不到中东铁路的情况下，单靠满铁线作为唯一联络线这一点，对帝国

说来一时也不能安心。极应尽速完成从吉会方面经过哈尔滨、克山到达齐齐哈尔的一线，以便一方面从满铁经四洮、洮昂，另方面从吉会经哈尔滨易于进入西方或北方国境。这种必要性远非事变前可比。

二、事变前，中东铁路同我方竞争，四洮、洮昂也处于同我方半竞争的立场，只有长大线对我方是不可或缺的一条铁路，但是现在，齐克、四洮、洮昂完全在我威力之下，呼海最近亦将进入我方势力范围。在这种情况下，极应从速使所有这些铁路和吉会、满铁线贯通起来，以便在经济方面压制中东，并借此驱逐苏联势力。

满铁经济调查会:《满洲国关系条约集》，特秘，打字稿，第71—72页

## (2) 拼凑伪东北交通委员会

### 满铁编《新东北交通委员会设立经纬》摘译

事变发生时，东北各铁路最高机关东北交通委员会的首脑高纪毅正在北京，其他职员相继躲避起来，各铁路负责人逃走者也很多，东北交通委员会自行瓦解。

其后，东北交通委员会声明移至北京办公，然而其指令已无法达到满洲。鉴于有必要设立新的满洲铁路统制机构，关东军、满铁和旧交通委员会有关人员，开始策划并促其实现。

10月中旬，十河、村上二理事抵奉后，交通委员会筹建策划者举行集会，审议并通过下列事项。

1、起草组织方针;

2、日本人顾问的人选;

3、中国方面委员、顾问、科长等人选。

大家认为，召集人员最为重要，日本人方面的人选一经决定，立即电召前来。

22日，各借款铁路代表〔指满铁在各借款铁路的代表〕举行设

立筹备协商会，研究了当时部署给局长、副局长的任务，即：

（1）向各局长、副局长或其代理人说明设立委员会的宗旨，让他们自动就任委员；

（2）应做好准备，在接到召集委员的电报以后，能立即陪同委员前来奉天；

（3）按照职员录，对站长以上人员进行下列甄别，并提出报告：

a. 亲日倾向；

b. 排日倾向；

c. 满铁教习所出身者；

d. 曾任满铁社员者。

（4）东北交通委员会的课长，从下列人员中诠衡任用：

a. 现任处长或其次席人物；

b. 亲日派并尽可能是没有手腕的人物；

c. 懂日语者；

d. 无论是事务或技术，专门才能必须明确。

（5）派精通局内中国人人事的日本社员一人以上携带资料前来奉天。

满铁铁道部：《新东北交通委员会设立经纬》，编纂资料，极秘，手稿，第1—9页

## 交通委员会设立计划大纲要点

当时交通委员会设立策划人士所拟定的设立大纲有下列各项：

一、对外的名义

为了搞好各铁路的运转联络和金融，便利一般商民，由各铁路负责人物组成交通委员会，统辖铁路，与一切政治无关，为完成铁路本来的使命而努力。

二、内部的目的

（1）明确各铁路的经营管理主体，收拢动荡中的人心（主要是日华员工）；

（2）把铁路从各独立政府中分离出来，以便于建立新政府；

（3）将各铁路置于政治斗争圈外，以加速恢复一般经济；

（4）和平占据军事占领所未及的中东、洮昂、吉海、齐克、北宁、打通等线；

（5）制造解决铁路悬案的主体。

其次，设立之际，关于内部组织，考虑了下列方针：

一、首先由沈海、吉海、吉敦、吉长、四洮、洮昂各铁路的局长或副局长组成委员会，逐步吸收入会铁路的局长或副局长为委员，另设顾问；

二、委员会内设总务、警务、营业、技术、经理等部，委员任部长，加设顾问；各部之上设委员长及首席顾问；

三、各部人员不宜过多，中国人应由各铁路职员中选拔亲日而无手腕的人士充任。

再次，关于交通委员会的运用方法，应留意下列各点：

（1）委员会只掌握政策大纲，各铁路的经营委由各该铁路进行；

（2）掌握各铁路的利润；

（3）掌握各铁路的金融机关；

（4）解决各铁路附带的铁路问题；

（5）拟定从经济上渗入各铁路的方策；

（6）制定各铁路沿线的治安方策。

田中清：《新东北交通委员会的设立》，极秘，手稿，第7—11页

## 东北交通委员会布告

(1931.10.23)

由于此次事变，政权所在不明，东北交通委员会干部以及从业人员尽行逃避，致使委员会已完全丧失主体。

然而交通机关之统制如何，直接对产业兴隆文化发展有巨大影响，不容忽视片刻，故此，东北各铁路局长等集会相商，决定新设东北交通委员会，统辖管理东北四省交通行政事项，并选任下开各员为负责干部。

特此布告

东北交通委员会委员长　　丁 鉴 修

代理首席顾问　　村上义一

中华民国20年10月23日

主要负责人员如下：

委员长　丁鉴修

副委员长　金璧东

首席顾问　十河信二(满铁理事)

代理首席顾问　村上义一(满铁理事)

顾问　佐藤应次郎(满铁社员)

顾问　山叶助(满铁社员)

顾问　金井章次(满铁社员)

满铁:《满洲事变与满铁》,极秘,1934年印行,第305页

## 对东北交通委员会的誓约书

(1931.10.23)

查东北四省内所有各铁路，现为图谋路政完全发达、维持及交通机关间联络统制计，组织交通委员会，以为吾铁路之最高机关，

国家所有铁路交通行政，各受其指导与监督，而其努力达成铁路本来之使命，以期亟谋商民便利。特此誓约

沈海铁路保安维持会会长　丁鉴修
吉长铁路局长　金璧东
吉敦铁路局长　金璧东
四洮铁路局长　阚　铎
洮昂铁路局长　万咸章
吉海铁路局长　艾迺芳

满铁铁道部：《新东北交通委员会设立经纬》，极秘，手稿，第23—24页

## （3）夺取沈海铁路

昭和6年9月18日日中开战后，沈海铁路总办以下职员等烧毁一部分事务资料后向某处逃避，运转也暂时全线停止，后来营盘以北重新开始通车，20日办理旅客货物，进行运转。但21日抚顺守备队占领沈海铁路抚顺车站，24日将奉天的沈阳总站置于军管之下。营盘以南列车运行完全无望，营盘以北由于客货减少，也只是运行一次客车。而作为铁路，由于失掉统辖机构的干部，这样继续下去，自然会出现全部停运的状态。

事变当时正在旅行中的沈海线运转科曹科长，归任后要恢复奉天营盘间的运转，并向满铁发出照会了解意向；对此，满铁答称，沈海线的运行与满铁无关，可向关东军交涉。

其后，至27日，以维持奉天省治安为目的而成立的市民维持会，用会长丁鉴修之名，向市政公署陈请沈海线通车。市政公署也认为有必要恢复通车，于28日向军司令部提出，依据下列条件，请求沈海线开始运行。提出的条件是：

1. 设置能代替东北交通委员会的统制机关，担任维持交通；
2. 使列车运转的预定和实行确实可靠；

3. 开始后每日报告情况。

再者，在铁路恢复的同时，关于下列事项的处理，请求给予指示:

(1) 要求支付沈海铁路公司的中国银行存款;

(2) 铁路治安由铁路警察维持;

(3) 通知军队当局使列车得以安全运转;

(4) 乘警要进行武装;

(5) 要同意制定表明铁路员工的徽章;

(6) 军人进入铁路公司和各站要加以限制;

(7) 抚顺站要恢复原状。

对此，军部未给予任何指示。沈海线营盘以北仅运行旅客列车,以南不得不处于停顿状态。

在这以前，关东军把山口营业课长和营业课员山口重次召到奉天,研究了整顿中国铁路的方法。

村上铁道部长、十河理事、佐藤铁道部次长也参与了这项工作,同军部合作,策划恢复沈海铁路。

当时,沈海线仅在营盘以北行驶一次旅客列车,奉天的沈阳站处于无警备状态,数次遭到抢劫,旧站房(新站房尚未完成)内各种桌椅器具均遭破坏,高贵物品均被劫走,文件狼藉,仓库破毁,待运货物也多被窃盗。

根据奉天市政公署的陈请,在市长土肥原贤二主持下,同旧东北交通委员会丁鉴修等人就恢复沈海线问题进行了协商。决定作为准备,设立沈海铁路保安维持会,整顿铁路秩序,然后恢复通车。并于10月10日向市政公署提出了请愿书和章程。

请愿书

敬启者,因事变而停顿的产业机关尽速恢复一事,在贵国军事行动容许的范围内,希予许可;目下停顿的各机关中的沈海铁路公

司，按下开办法开始业务，请予审核。特以书面申请。

沈海铁路公司办法章程

一、由股东、铁路人员、护路军组织沈海铁路保安维持会，经营沈海铁路公司；

二、市政公署暂先代表官股参加铁路保安维持会；

三、铁路保安维持会设会长及干事长，分别执行原来职制的总办和协理的事务；

四、铁路保安维持会设理事和监事，执行原来职制的董事及监察人的事务。

10月11日午后二时起，日华人员在市政公署会议室开会，审议了沈海铁路保安维持会提出的章程及其他事项。经认定可行后，决予批准。奉天市政公署关于设立沈海铁路保安维持会的布告如下：

本公署接受了沈海铁路保安维持会关于恢复沈海铁路运输的另纸请愿书（见前），鉴于早日恢复各种一般和平产业机关是本公署的重大责务，研讨其内容，大致妥当，故给予许可。铁路保安维持会选任人员如下：

沈海铁路保安维持会监事长　土肥原贤二　会长　丁鉴修　理事　吴裕泰　理事　谢东甫　理事　王金川　理事　刘赫南　理事　周文英

即本职持有在沈海铁路公司财产中维护军部监理下的利益的义务与权利，故被选任监事长以掌管沈海铁路公司的全部。特此布告

昭和6年10月11日

奉天市政公署长　　土肥原贤二

于是沈海铁路公司经营机关铁路保安维持会合法地成立，专门承担本路的业务恢复工作。

沈海铁路保安维持会由当时的奉天市政公署长(奉天市长)土肥原大佐亲任监事长,指挥会长理事,掌管全般会务。而铁路业务分总务、工务、车务、会计四处,分别任命干部如下:

干事长参事　森田成之　干事长秘书　山口重次　总务处长　罗振邦　总务处顾问　寺坂亮一　工务处长　关承烈　工务处顾问　蜩江元一　车务处长　张国栋　车务处顾问　池原义见　会计处长　吴英文　会计处顾问　风间初太郎

大致继承了旧有的机构,为辅佐监事长设有参事,各处设有日本人顾问,以便做好实际工作。

满铁:《沈海铁路经营经纬》,编纂资料,极秘,手写稿

## (4) 夺取吉林省路权

### 满铁吉林公所长致满铁总务部长函

(1931.10.19　吉公第12号)

吉林新政府的对日空气,已如9月30日吉公第9号所报告,极为良好。熙长官等显要人物均以亲日为标榜,对所有重要案件,如无日本军部谅解,即不着手。因此,现在提出需要解决的各项悬案,按轻重缓急加以处理是很重要的。

关于铁路问题,军部的意向是非常重视吉会线的修筑,其他新线建设和既设的吉长、吉敦、吉海等线的解决,亦希尽早获致头绪。看来军部殷切希望满铁对这些问题采取积极行动。

吉林新政府内部的空气是,此刻有意承认日本的全部要求,特别对军部希望的事项认为没有反驳的余地。关于吉会线的问题,虽有一部分人担心一举着手多年悬案会引起民间反感,但如果知道这是军部的意旨,他们终将无话可讲。日本方面特别是满铁一向是过高估计了民间反对的声浪,我认为现在不必过于介意,假如迟迟

不着手解决，反倒会引起反对的气焰，而毅然行之，则必归于镇静。

熙长官愿意充分尊重同日本签订的条约和日本的既得权益，只要从外界有所诱导，他会主动地提出修建问题。新任吉长吉敦局长金壁东也极力标榜亲日，已经表明了尽速修建吉会线的意愿，并于昨日来到吉林，可能已对熙长官有所建议。

据我推测，在吉长吉敦线方面，军部很希望满铁立即行使最大的权力，派遣多数人员进行实际管理工作。

中国方面好像预计到日本会对这一问题提出某种交涉，但迄今为止毕竟还没有听到任何意见，因此我想，不必在根本解决问题之前讨论足以刺激中国神经的问题。

关于吉海线，新政府正苦于最近的收入锐减，为了寻求某种暂时打开难关的方法，日前熙长官曾同我商量："开始同沈海的联络运输，以挽救吉海减收，如何？"我敷衍他说："待查明情况再为奉答。"我以后打算这样答复他："单独解决吉海的困难局面是有困难的，铁路问题既是日本权益中最重要的一项，那么只好同时解决吉林省内其他铁路问题，如果硬要企图单独摆脱吉海路的难局，反而会引起其他不良影响。"

长大、吉图等线，无疑地随着上述各铁路问题的解决，自可获得解决。

根据以上情况判断，日本方面如果提出建议，吉林新政权就会主动地解决铁路问题，军部也希望尽速解决这些铁路问题，剩下的问题就在于，满铁的决心和行动如何了。

铁路问题是全满范围内需要根本解决的问题，而且和外交有着密切的关系，因此好像应当慎重处理才是，但从"趁热打铁"的观点看来，并鉴于吉林的上述情况，采用能够适应全满铁路政策的方法，局部地加以解决，把整个外交方面的问题留待事后解决，好像也未为不可。我认为，会社积极地行动起来，同军部密切联系，诱

使吉林新政府责令吉长局长提出吉敦线延长问题,以此为开端,一举解决全部铁路问题是适当的。

我觉得,过去的吉长铁路委托经营是有名无实的,所以必须趁此机会没收该路使之成为社线,或者至少由日本人占据路局的重要职位,过半数人员由日本人充任,同时,运费政策可不顾中国的意见自由拟定。吉敦也要按吉长处理,吉海也要同样由满铁驾驭。

铁路以外同会社密切有关的各种权益,现在也不应该听任时局推移,必须以吉林新政府为对象,陆续加以解决。为此,会社对每个问题究竟抱有如何希望,应当主张些什么,请给以具体指示,以便伺机交涉,求得圆满解决。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第1号,特秘,打字件

## 满铁总务部长致在东京的内田总裁电

(1931.10.26)

根据最近吉林公所长和其他方面的情报,估计吉林省当局最近可能向会社提议新线修筑问题。中国方面正式向会社提议修筑新线时,应采取怎样的对待方针,请速赐予相应的指示为盼。

一、吉林省当局正式向会社提请建设新线时,我社是否可以积极响应与其交涉这一问题?或者还是如前电所报告的,东北交通委员会最近正式成立,因外部签订重要契约均由该会进行,因而必要时是否也可以把吉林省熙长官和该委员会同时作为对手进行交涉?

二、关于新线的范围,估计吉林省方面可能提议第一先修筑吉敦延长线(敦图线),是否可以应允与之进行关于修筑该线的交涉?并且,是否根据对方的态度可以更进而交涉长大线、吉五线和延海线问题?

三、关于新线的经营方法,是否可根据昭和2年山本社长同

张作霖之间缔结的协约同中国方面进行交涉？或者根据对方的空气和周围形势，关于吉敦延长线，是否采取变更一部分承包契约，通过交换备忘录的形式，建成后作为会社受托经营铁路的方针，进行交涉？或者如各方面情况允许，是否也可以将前述各新线全部作为委托经营铁路，而交换备忘录？

说明：

根据昭和2年山本社长与张作霖的协约而签订承包契约的五铁路中的吉敦延长线、长大线、延海线、吉五线等四铁路，应在吉林省内修筑。因此，该四线有过去正式缔结的中日协约为根据，特别是吉敦延长线和长大线，除了上述协约以外，还有昭和3年5月山本社长与交通部代理次长赵镇正式签订的承造合同。如果中国方面希望建设这些铁路，并任命局长，会社根据契约，当然有义务着手施工。延海线承包合同只有山本社长和当时大总统〔大元帅〕张作霖的签字，无交通部的印章，因此，在形式上多少不无疑义。但是，既然有大总统〔大元帅〕张作霖的签署，考虑也可以与前述二者作同样的解释，另外，也可以使吉林省长在合同文本上捺印，以完备其手续。吉五线只有上述昭和2年的协约，并未缔结承造合同，这是由于当时张作霖顾虑吉林省当局的意见所致。不过，既然中国的掌权者大总统〔大元帅〕全部同意了承造合同，根据以上合同，吉林省长官与会社缔结承造合同时，把它作为合法的合同而着手修筑，并无不可。故当吉林省长官积极地提出希望建设新线时，会社根据前开协约和合同，手续完备者立即实施，手续不完备者使之完备后着手。相信至少以吉林当局为对手使其手续完备，并不违法。

昭和2年的协约第二条规定："各线工程交工后，应付给会社包工费。如不支付，须援洮昂铁路工程承包契约之例变

为借款”；各铁路承包契约中规定，完工后应从会社招聘会计主任和若干助手。但是，征诸已往的事例，这些订有合同的铁路多有纷争，不仅妨碍了铁路的合理经营，中国方面并且滥用权限，对会社采取了对抗态度，使会社很难达到修建铁路的目的，同时，就连会社的借款利息都不能支付。根据这些情况来看，最好的办法是，完工后委托会社经营。吉敦延长线承造合同和吉敦线一样，规定完工后同意协商与吉长铁路统一经营的问题。现在，中国方面正在企图合并吉长、吉敦两局并把吉长委托经营范围加以扩大。此事如能实现，就有可能进一步通过吉敦延长线合并于吉长、吉敦线的方法，实现全线的委托经营。另一方面，合并三线的长春至图们铁路，由于它的一部分吉长线已归日本委托经营，另外一部分天图铁路是日华合办铁路，而吉敦线及吉敦延长线又规定应与吉长线统一经营，在条约和合同上就有理由完全当作委托经营铁路。不但如此，这条铁路在国策上颇为重要，因此，它的委托经营必须比现在的吉长铁路更加彻底。这条铁路如能确定为委托经营铁路，通过协定长大、吉五、延海三线为此路的支线的办法，即可实现全部委托经营。综合上述，吉林省当局如提出修建吉敦延长线的问题，就有必要交换一项备忘录，规定完工后应与吉长线合并，并把吉长、吉敦、吉敦延长线三线合并为一，委任满铁经营。最低限度也要实现这条铁路的委任经营，其可能性并非很小。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第2号,特秘,打字件

## 满铁总务部长致吉林公所长函

(1931.10.28　　总3外30第3号138)

关于吉公第12号来函之事，会社的意见是：地方性的问题，希

与地方政权进行交涉，以便逐步寻求解决悬案的途径。所以，假使吉林省当局的趋势，果如来函所述，正在向前发展，会社认为，这实系整理多年悬案之良机，因此，将就森林问题、土地问题等，逐步制订具体方案与贵公所协商，故对有关此类的问题无妨积极进行活动。不过，铁路问题，尤以修建新铁路问题，由于问题性质极关重大，难以轻易处理，并且亦未到会社给以具体指示的时期。但是，有关吉林省的各铁路，迟早必将修建，所以如果有必要尽量诱导吉林省当局对修建新铁路的热诚，贵职可从此见地出发，与该省当局周旋，适当指导之。敬希关照。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》，附件第3号

## 满铁总裁致满铁总务部长电

(1931. 10. 29)

关于铁路交涉的来电，已收到。因预定于下月8日由神户乘船归任，故留待彼时解决。如吉林省当局提出修建新铁路的请求时，希暂时应允，并按贵电所述方针进行交涉。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》，附件第4号

## 吉林公所长致满铁总务部长电

(1931. 10. 30　第179号)

吉林政府熙洽长官30日下午四时对军部表示，正式同意将吉长、吉敦铁路合并并延长到朝鲜国境和修筑长大线。吉长铁路中川代表曾在场，对此问题将有详细报告。本案泄露给外部即将引起反对，故暂须严守秘密，应注意不让社外任何机关知道。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》，附件第6号

## 熙洽致关东军司令官本庄函

(1931.10.30)

本庄司令官阁下：奉派住谷主计等到吉所述吉长吉敦两路合并，又拟往东延长至鲜境毗连线，往西延长至大赉毗连线，业已明瞭，予以同意。特复，请查照。祗颂勋祺。

熙洽拜启

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第21号

## 吉长铁路局长金璧东副局长齐耀塘致满铁代表函

(1931.10.30)

径启者，查吉长铁路管理局与吉敦铁路工程局，两路关系密接，路线均不甚长，各自经营非但颇感不便，而且不利，殊非为发达运输营业之道。兹该两路应行合并，订定名为吉长吉敦铁路管理局，应即依据吉长铁路合同及编制专章实行经营。相应函请查照，同意见复为荷。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》，附件第8号

## 吉长铁路局长金璧东副局长齐耀塘致满铁代表函

(1931.10.30)

径复者，接准贵代表本日函开，查吉长铁路管理局与吉敦铁路工程局合并经营，是日业经以来往公文协定在案，惟该实行日期应定为民国二十年(昭和六年)十一月一日，等因。本局长并无异议，相应函复，即希查照。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第11号

## 吉长铁路局长金璧东副局长齐耀塘致满铁代表函

(1931.10.30)

径复者,接准贵代表本日函开:兹为谋吉长吉敦铁路管理局之办公敏捷并专责成起见,(一)制定暂行运价及增加减免等各项,均应得责成运输处处长专行决定,并分别报告局长及代表;(二)所有现款之出纳、支票之发行以及经营上有必要购买之材料物品等项,均应得责成会计处处长专行决定,并分别报告局长及代表;(三)所有中日职员之任免黜陟及俸给之规定,其局长直接所辖之属员均应由局长处理,其经营部分所辖之属员均应由代表处理,其他各部分之属员均应由局长与代表协议定之。此三项办法统请予以同意见复,等因。本局长并无异议,相应函复,即希查照。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第17号

## 吉长铁路局满铁代表中川增藏致满铁总务部长函

(1931.10.31 第164号)

考虑到解决长期悬案的时机已经到来,我在本月2日前往吉林同大迫顾问和滨田公所长进行了研究,一致认为具体问题应按下列次序实行,并已征得驻吉林日本军部的同意。同时确定,省长官方面主要由大迫顾问负责,局长方面以及拟订具体方案由我担任。

实行的次序及方法:

一、应由省长官声明:吉长、吉敦两铁路由吉林省政府管理;

二、应由省长官任命两路局长;

三、采取由局长向满铁代表提议吉长吉敦合并问题,代表对此给以同意的形式;

四、先由局长呈请省长官:吉长、吉敦合并后,向东延长修建

吉会线，向西延长修建长大线一事对开发地方极为重要，请与满铁协商立即实施，敦促省长官批准；

五、获准后立即着手测量。

上述第一项，于10月5日实施；第二项于10月8日发表；第三项经说服局长促其决断后，大致有所谅解，但由于各种情况未作出最后决定，至10月30日始通过往复公函的形式完成；第四项亦于10月30日在吉林省长公署得到正式批准。

两铁路合并问题：

局长与本职换了文；10月30日访晤吉林省长官通过口头说明，业已取得谅解，决定由11月1日实施。实施后，对契约作部分修改。

吉会线及长大线建设问题：

本职极力要求吉长、吉敦局长向省长官提出这一问题，局长希望由本职取得省长官谅解后再提出，因此，正副局长和本职昨日去吉林，访晤省长官说明详情，请予谅解。省长官曾提出种种问题，结果表示了同意，两局长乃向省长提出申请，我要求立即发给许可执照，省长官言称，自己的同意决无问题，不必担心。同行的军司令部员当即要求给以某种文件，以便返奉后报告司令官。省长官乃致函本庄司令官正式表示同意，问题遂告解决。

关于合并问题及新线问题，奉天军司令部于29日派出一等主计住谷和嘱托是安，对合并问题，在他们和第二师团参谋蕊临下传达了军司令官的意旨，对新线问题，在他们和大迫顾问参加下进行了交涉，很快地获得了解决。军部在这两个问题上是有功劳的。

用口头传达给局长和省长官的军司令官意旨是这样：军司令官认为合并经营吉长吉敦铁路和把它向东延长到朝鲜国境，向西延长到大赉两线对开发地方极为重要，仰即尽速实施；

延长线的实施方法容再呈禀协商。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第7号

## 吉长吉敦铁路借款及经营合同

(1931.11.1)

吉林省政府(以下称政府)与南满洲铁道株式会社(以下称会社)协定吉长吉敦铁路借款及经营合同如左:

第一条 政府承诺以建造本路之会社借款元利〔即本利,下同〕合计日金叁千六百叁拾万圆为借款总额。

第二条 借款期限为五拾年。

第三条 借款之利率为年利七分五厘,即每壹百圆每年为七圆五角,由本合同订立之日起,每半年交付,对于不能交付之利息不附利息;但该延滞利息,以交付该〔每〕年度利息之余款,为优先交付。

第四条 借款之本金,由本合同订立之日起,按另合同所定,由第拾壹年开始偿还,但期限未满以前,不得全部还清。

第五条 以本铁路所属之现在及将来一切之动产不动产及其他一切收入为本借款元利之担保。

前项之担保不得为其他之债务担保。

第六条 本铁路利益金,以其百分之五十为事业费(除既成设备保存外新设改良等费用),以其百分之三十为政府所得,以其百分之二十为会社所得。由总收入额除营业支出、该年度利息、至该年度未交付利息、该年度应交付本金外,所余款额为利益金。

前项政府所得金,不满第一条所定之借款总额(不含第十一条之借款)之百分之一时,会社得向政府补足其不满百分之一之款数。

前项政府收得金以其百分之四十为充偿还吉长利益金担保之

其他借款元利金。

第七条　本铁路之总收入额不足该年度营业支出时，由会社无偿补填之。

但对于事变、其他不可抗之特别支出，得临时协议决定之。

第八条　政府置局长一人〔担〕当本铁路监督之任务。

第九条　政府在本铁路未还清借款期限内，委托会社经营一切。

第十条　会社置代表一人〔担〕当本铁路经营之任务。

第十一条　如建设本铁路之支线或延长线时，应由会社选定总工程司一名担任建设，该资本金应由会社借款。

第六条所定之事业费不足之时，另由会社借与之。

第二项借款应算入第一条之借款总额内，利息按第三条处理之。

第十二条　局长、会社代表及总工程司之俸给由政府与会社协定之。

第十三条　局长随员之任免黜陟及俸给由局长决定之。

但所要之诸经费额，局长与会社代表协定之。

第十四条　本合同于调印〔签字，盖印〕时发生效力，还清借款元利时清除其效力。

第十五条　本合同缮写中日文各二份，政府会社各存一份。

关于本合同之解释，如有疑义时以日文决定之。

中华民国二十年十一月一日

昭　和　六　年十一月一日

吉林省政府长官　　熙　洽

南满洲铁道株式会社总裁　　内田康哉

满铁：«吉林省关系铁道契约觉书及往复文书»，极秘，打字稿，第5—8页

## 熙洽与满铁总裁关于吉敦延长线及长大线的换文

(1931.11.1)

关于建造吉敦延长线及长大线于昭和三年/民国十七年五月十五日贵社与敝国交通部订立承办建造合同在案，因惟本两线为开发地方最重要，兹已〔将〕吉长吉敦铁路局长任命上记两线之局长，请速按承办建造合同起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》，第36页

## 熙洽与满铁总裁关于吉五线的换文

(1931.11.1)

关于建造吉五线，现已贵社与敝国政府约定在案，因惟本路为开发地方最重要，兹拟按承办建造吉敦延长线合同为吉长吉敦铁路支线建造该线，请速起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》，第40页

## 熙洽与满铁总裁关于延海铁路的换文

(1931.11.1)

关于延海线(由河南起至中东铁路牡丹江站止)于昭和三年/民国十七年五月十三日贵社与敝国政府订立承办建造合同在案，因本线为开发地方最重要，兹已任命艾迺芳为该线局长，请速按承办建造合同起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》，第47页

## 熙洽与满铁总裁关于依兰铁路的换文

(1931.11.1)

径启者，因自延海铁路终点至依兰之铁路为开发地方最重要，

兹拟按承办建造延海铁路合同为延海延长线建造该线，请速起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第51页

## 熙洽与满铁总裁关于扶余铁路的换文

(1931.11.1)

径启者，因长大线之一站扶余起经哈尔滨接呼海铁路之一线，为开发地方最重要，兹拟按承办建造长大线合同为长大线之支线建造该线，请速起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第58页

## 熙洽与满铁总裁关于拉法起经五常至呼海铁路的换文

(1931.11.1)

径启者，因由吉敦线之一站拉法起经过五常接续呼海铁路之一线，为开发地方最重要，兹拟按承办建造吉敦延长线合同为吉长吉敦铁路支线建造该线，请速起工建造，以期完成，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第65页

## 熙洽与满铁总裁关于吉敦延长线等借款与经营的换文

(1931.11.1)

径启者，关于吉敦延长线、长大线及其支线自扶余接续呼海铁路线、吉五线、吉敦线自拉法接续呼海铁路线、延海线及其延长线依兰线，现已按贵社与敝国政府订立承办建造合同决定建造，兹拟上记各铁路完成后，速按吉长吉敦铁路借款及经营合同订立借款及经营合同，即希允诺见复为荷。

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第72页

## 满铁总务部长致在东京的总裁电

(1931.11.2)

31日电禀的关于吉长吉敦合并等项,其内容报告如下:

(一)省长官声明吉长吉敦两路应由吉林省政府管理一节,已于10月5日付诸实施;

(二)由省长官任命两路局长一节,已于10月8日发表;

(三)局长对满铁代表提出吉长吉敦合并的建议时应予同意一节,根据局长声请,10月30日中川代表与局长进行了协商,为简化吉长吉敦铁路管理局事务和明确责任,对现行委任经营事项做了三点修改,即:(1)暂定运费的制订、增加减免等项完全责令运输处长专行决定;(2)现金收支、支票发行以及购买物品材料等项统由会计处长专行决定。这两项应向局长及代表报告;(3)日华职员的任免及工资的确定,局长随员应由局长决定,属于经营机关者由代表决定,属于其他方面者由局长、代表协商决定。此外,就警务课脱离总务处,新设警务处及设总工程师等已换文。两路合并从11月1日实施;

(四)关于吉敦延长线和长大线建设问题,10月30日吉长吉敦局长及副局长已向吉林省政府熙长官提出申请,熙洽于当天答复本庄司令官表示同意。复照内称:"本庄司令官阁下:奉派住谷主计等到吉所述吉长吉敦两路合并,又拟往东延长至鲜境毗连线,往西延长至大赉毗连线,业已明瞭,予以同意。特复,请查照。"关于此点,如果泄露出去,恐将遭到反对,军部要求暂应严守秘密。特此告知。

满铁:《吉长吉敦合并并新线建设承诺经纬》,附件第22号

## 关于吉海铁路经营觉书

(1931.11.28)

查吉海铁路，其距离短而沿线之出产不富，不但由经济方面观察不适为独立经营，而且由政治方面观察，本铁路原来系违反中日条约，受日本政府屡次抗议。如本铁路照旧存在，有发生最困难问题之虞。在此谋圆满解决，且使本铁路为交通机关完成开发地方之使命起见，确信以所有一切经营委托南满洲铁道株式会社为适机宜之方策。故兹订立经营吉海铁路合同，如另单所开。

中华民国二十年十一月二十八日

昭　和　六　年十一月二十八日

吉林省政府长官　　　　　熙　　洽

南满洲铁道株式会社总裁　内田康哉

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第28页

## 吉海铁路经营合同

(1931.11.28)

吉林省政府（以下称政府）与南满洲铁道株式会社（以下称会社）关于经营吉海铁路订立合同如左:

第一条　政府由订立本合同之日起，五十年间本铁路一切经营委托会社。

第二条　政府以吉海铁路所属之一切动产不动产及收入为吉长吉敦铁路借款元利金〔即本利〕之追加担保。

前项担保不得为其他债务担保。

第三条　政府置局长一名〔担〕当本铁路监督之任务。

局长之俸给，政府与会社协定之。

局长随员之任免黜陟及俸给，由局长决定之。

但所要之诸经费，局长与会社代表协定之。

第四条　会社使吉长吉敦铁路管理局会社代表担任本铁路之经营。

第五条　本铁路之总收入不足该年度之营业支出时，由会社无偿补填之，如有利益时，政府与会社各取其半。

但对于事变、其他不可抗之特别支出，临时协议决定之。

由总收入额除该年度之营业支出外，所余款额为利益金。

第六条　本合同自民国三十一年一月一日（昭和七年一月一日）发生效力，期满时其效力同时消灭。本契约发生效力时，本路所有之债权债务，另行协议处理之。

第七条　本合同缮写中日文各二份，政府与会社各存一份。

关于本合同之解释，如有疑义时，以日文决定之。

中华民国二十年十一月二十八日

昭　和　六　年十一月二十八日

吉林省政府长官　　　　　　熙　　洽

南满洲铁道株式会社总裁　内田康哉

满铁:《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,第34—35页

## 四洮铁路借款及经营合同

(1931.12.1)

四洮铁路管理局（以下称为路局）与南满洲铁道株式会社（以下称为会社）协定四洮铁路借款及经营合同如左:

第一条　路局承诺以建造本路之会社借款本利合计日金四千九百万元为借款总额。

第二条　借款期限为五十年。

第三条　借款之利率为年利七分五厘，即每壹百圆每年为七圆五十钱，由本合同订立之日起每半年交付，对于不能交付之利息

不附利息；但该延滞利息，以交付该〔每〕年度利息之余款为优先交付。

第四条　借款之本金，由本合同订立之日起，按另表所定由第十一年开始偿还，但期限未满以前，不得全部还清。

第五条　以本铁路所属之现在及将来一切之动产不动产及其他一切收入为本借款本利之担保。

前项之担保不得为其他之债务担保。

第六条　本路利益金以其百分之五十为事业费（除既成设备保存外新设改良等费用），以其百分之三十为政府所得，以其百分之二十为会社所得。

前项利益金，系指由总收入额除去营业支出、该年度利息、至该年度未交付利息、该年度应交付之本借款本金及该年度应还之四郑公债本息并经理费等项所余之款而言。

前项政府应得之盈余不满第一条所定之借款总额（不含第十一条之借款）之千分之六时，会社得向政府补足其不满千分之六款数。

第七条　本路之总收入额不足该年度营业支出时，由会社无偿补填之。

但对于事变、其他不可抗之特别支出，得临时协议决定之。

第八条　路局局长负监督本路业务之责。

第九条　路局在未还清借款期限内，委托会社经营一切。

第十条　会社置代表一人，当本路经营之任务。

第十一条　如建设本路之支线或延长线时，应由会社选定总工程司一名担任建设，所需经费应由会社借给。

第六条所定之事业费不敷之时，由会社另借与之。

前二项借款应入第一条之借款总额内，并计其利息按第三条办理。

第十二条　局长、会长〔社〕代表及总工程司之俸给，由路局与会社协定之。

第十三条　局长随员之任免黜陟及俸给，由局长决定之。

但所需之诸经费额，局长与会社代表协定之。

第十四条　本合同于调印〔签字、盖印〕时发生效力，而还清借款本利时，消除其效力。

第十五条　本合同缮写中日文各二份，路局会社各存一份。关于本合同之解释，如有疑义时，以日文决定之。

中华民国二十年十二月一日

昭　和　六　年十二月一日

四洮铁路管理局局长　　　阚　　铎

南满洲铁道株式会社总裁　内田康哉

田中请：《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，特秘，手写稿，第 163—167 页

编者注：1932 年 1 月 12 日伪奉天省政府和伪东北交通委员会批准了该契约。

### (5) 夺取黑龙江省路权

## 张景惠与关东军参谋板垣交换的铁路协定

(1931. 12. 28)

左列各项铁路协定可与日本协力实行：

一、将齐克铁路延长到海伦；

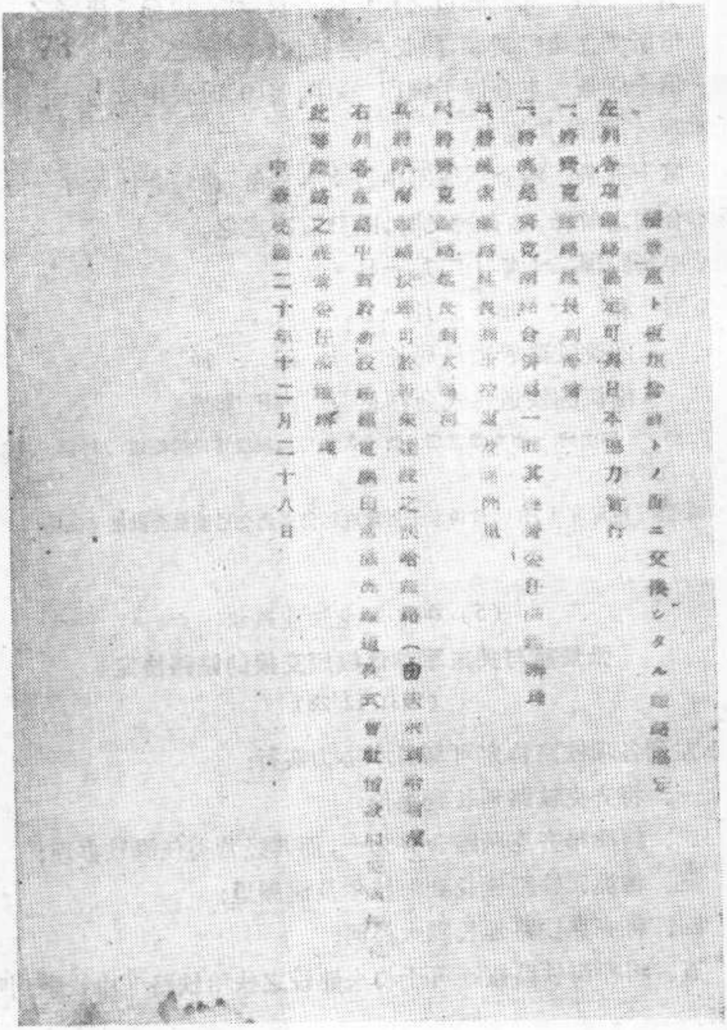
二、将洮昂齐克两路合并为一，而其经营委任满铁办理；

三、将洮索铁路延长到海拉尔及满洲里；

四、将齐克铁路延长到大黑河；

五、将呼海铁路接连可于将来建设之扶哈铁路（由扶余到哈尔滨）。

右列各铁路中对于新设路建电〔原文如此〕，应由南满洲铁道



[illegible]ト[illegible]ノ間ニ交換シタル[illegible]協定

左列各項[illegible]協定可與日本[illegible]力實行

一、[illegible]

[illegible]其[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

此等[illegible]之[illegible]

中華民國二十年十二月二十八日

株式会社借款而便满铁包工，此等铁路之经营委任满铁办理。

中华民国二十年十二月二十八日

满铁经济调查会:《满洲国关系条约集》，特秘，打字稿，第73页

## 黑龙江省官银号复业资金借款合同

(1932.1.8)

黑龙江省政府(以下称省政府)与南满洲铁道株式会社(以下称会社)兹关于黑龙江省官银号复业资金借款订立合同如左:

第一条　会社借与省政府日金叁百万圆，以为官银号复业资金。

第二条　借款期限为五十年。

第三条　借款利率定为年利七分五厘，即每壹百圆一年为七圆五十钱，本利自本合同签字之日起，由呼海铁路收入项下每半年交付一次，对于不能按期交付之利息不付利息，但该延滞利息以交付该〔每〕年度利息之余款，尽先交付。

第四条　借款之本，按另订偿还表，由呼海铁路收入项下按年摊还一次。

但未满期限以前不得全部还清。

第五条　现在及将来属于呼海铁路一切动产不动产及一切收入为本借款本利之担保。

前项担保不得为本合同以外债务之担保。

第六条　省政府将呼海铁路一切经营委托会社。

第七条　本合同于签字时发生效力。

第八条　本合同缮写中日文各二份，省政府及会社各存一份为证。关于本合同之解释如有疑义时，据日文决定之。

中华民国二十一年一月八日

昭　和　七　年　一　月　八　日

黑龙江省省长　　　　　　　　　　张　景　惠

南满洲铁道株式会社总裁代理　宇佐美宽尔

田中清:《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，特秘，手写稿，第 205—207 页

## 呼海铁路经营合同

(1932. 1. 8)

黑龙江省政府(以下称省政府)与南满洲铁道株式会社(以下称会社)依据黑龙江省官银号复业资金借款合同之规定,缔结经营呼海铁路合同如左:

第一条　省政府将经营呼海铁路一切事宜委托会社。

第二条　省政府应派局长一名担任本铁路监督之任务。

第三条　会社应派代表一名担任经营本铁路之一切事务。

第四条　局长及会社代表之薪俸由省政府与会社协定之。

第五条　局长随员之薪俸以及其任免黜陟由局长决定之，但所需之诸经费额数,由局长与会社代表决定之。

第六条　本铁路之总收入，倘不敷该年度之营业支款时，由会社无偿补填之，但对于因事变及其他不可抗力特别支出届时协定之。

第七条　本铁路之利益金,以其壹百分之五十为事业费(除保存既成设备以外之新设备及改良等费用),壹百分之三十分配省政府,壹百分之二十分配会社。

前项利益金即指总收入内控除营业支出、当该年度之利息、至该年度延滞利息及当该年度应付之本金之余款而言。

第一项所定之省政府收得金不满黑龙江省官银号复业资金借款合同之债款总额之壹千分之六时，会社填付省政府其差额至壹千分之六为止。

第八条　本铁路须连接齐克铁路及将来以哈尔滨为起点或终点而新设之铁路，将该两路合并经营之。

第九条　建设本铁路接续线及其他支线或延长线时，应由会社选派总工程师一名担任其建设事务，所需要之资金由会社借与之。

第七条所定之事业费不敷时，另由会社借与之。

前二项之借款作为另外借款，其利息按黑龙江省官银号复业资金借贷合同之借款利率同一办理。

第十条　关于本合同成立时呼海铁路既有之债权债务，另协议办理之。

第十一条　本合同于黑龙江省官银号复业资金借款合同成立之时，发生其效力。

第十二条　本合同缮写中日文各二份，省政府及会社各一份为证。关于本合同之解释如有疑义时，据日文决定之。

中华民国二十一年一月八日

昭 和 七 年 一 月 八 日

黑龙江省省长　　　　　　　　张　景　惠

南满洲铁道株式会社总裁代理　宇佐美宽尔

田中清：《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，第216—219页

## 洮昂、洮索、齐克等铁路未签定合同

满洲事变爆发后，铁路〔指洮昂铁路等〕职员的态度软化下来，全都依赖满铁，也承认了满铁顾问行使其权限。本铁路原来亦拟与齐克、洮索铁路合并，和吉长、吉敦、四洮一样签订借款及经营合同，但至满洲国成立前未能实现。

洮索铁路正在施工之中，至最后完成尚需很大费用。满铁原来打算使之作为借款铁路的一部分完成工程，接管经营，与洮昂委

托经营契约合并，签订洮昂、洮索铁路借款及经营合同，但至满洲国成立前未能实现。

再者，事变后，洮昂铁路局长兼任洮索铁路局长，从昭和7年1月20日开始，满铁洮昂铁路顾问兼任洮索铁路顾问，以参加经营。

齐克铁路原属黑龙江省政府所有，铁路局长一直由洮昂铁路局长兼任，事变后铁路局由齐齐哈尔迁至洮南。黑龙江省政府有意将该铁路的经营委托给满铁，满铁也有心以该铁路的财产和收入做抵押，借与改良费、未完成部分的工程费和他项资金，仿照吉长、吉敦前例，与黑龙江省政府签订齐克铁路借款与经营合同，接受委托经营，但至满洲国成立前未得实现。满铁应铁路局的要求，派遣许多社员，担当修理前被马占山部下军队破坏的地方。

此外，洮昂铁路顾问于昭和7年1月20日兼任本铁路顾问，参与铁路的经营。

田中清：《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，特秘，手写稿，第227—230页

## 满铁总裁内田康哉致拓务大臣秦丰助函

（1932.3.15　总外31第24号之3）

事变后，为整理、确保对华铁路借款和便于推行会社的铁路政策，迅即如附件所示，同吉林省长官熙洽缔结了吉长、吉敦铁路借款与经营契约，以及关于经营吉海铁路的备忘录，并进行了关于新线建设的换文；继而同四洮铁路管理局长阚铎缔结了该铁路贷款及经营契约，并已得到东北交通委员会的承认；另外，还同黑龙江省省长张景惠缔结了官银号复业资金贷款契约及呼海铁路经营契约。本案理应预先请求批准，但因当时周围形势极其紧张，必须从速处理，故请对于这种做法予以事后的认可。附右契约书抄件。特

此申请。

满铁：该函抄件，打字稿，特秘

编者注：附件略。

## (6) 夺取奉山铁路

### 关东军参谋长给辽宁省政府顾问金井章次交通委员会顾问古山胜夫的指示

（1932.1.5　关发第26号）

北宁铁路关外线历来是由东北交通委员会接受南京铁道部委任进行管理的。现在东北政权已经崩溃，奉天省政府已不承认南京政府。在这种情况下，由奉天省政府管理省内的关外线是理所当然的。为此，今后着由奉天省政府按照下开办法管理关外线：

一、以奉天省政府公报公布设立奉山铁路局，任命阚铎为局长；

二、奉天省政府以口头对英国驻奉天总领事言明，此后由奉天省政府管理关外线，有关关外线借款问题嗣后由奉天省政府负责。

满铁：《奉山铁路局创设事情》，极秘

### 设立奉山铁路局

关于设立奉山铁路局的筹备会议，是1月4日由村上交通委员会首席顾问和驹井关东军统治部长之间进行的，当天决定了关外区段从旧北宁线分离，改为独立经营，并任命四洮铁路局长阚铎为奉山铁路局局长的大纲方针。5日，古山交通委员会顾问前往省政府访晤金井顾问，请求省政府对以下问题予以谅解：由省政府管理经营北宁铁路关外线和任命新局长。金井顾问当即面晤省长获得谅解。省长并根据关东军参谋长的指示，在英国领事莅场下，

会见中英公司代表，声明北宁路的关外线将由奉天省政府管理，表明对英国的借款统由省政府负责。中英公司代表布什比对此表示满意。

古山、古闲两交通委员会顾问随即访问住在奉天大和旅馆的阚铎，说明设立奉山铁路局的情况，怂恿其就任局长。阚氏最初有些犹豫，但最后表示了同意，1月7日奉天省政府正式任命阚氏为局长。当天，古山顾问陪同局长面会关东军司令部中野参谋，誓言奉山铁路军事运输仍按先前同旧北宁铁路签订的协定办理，并取得下列两项谅解：

(1) 拟将旧北宁铁路辽宁总站用作总局厅舍，即希军部交出；

(2) 作为准备资金，拟从官银号存款中提取10万元。

另外，关于奉山线的业务恢复，交通委员会日本人顾问方面在满铁奉天事务所内设立临时奉山铁路联络员室，就机关的设置、局员的召集、与各站段联络开始业务、车辆状况的调查、有关恢复工作的各项准备等等，进行了部署。

田中清：《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，特秘，手写稿，第235—238页

## 关内外铁路借款的处理

根据关东军参谋长的指示，关于英国对奉山线的借款事宜统由奉天省政府负责，故在昭和7年1月5日奉天省长在英国领事莅场下会见中英公司代表布什比氏，声明日后北宁铁路关外线与南京政府交通部脱离，由奉天省政府管理经营，同时言明英国借款问题统由省政府负责。中英公司代表对此表示放心，但谈到了未偿还部分。于是1月9日省政府通过官银号还给中英公司两笔借款17,926英镑，这样一来，中英公司就公认奉天省政府是借款当事人。再者，1月11日北宁铁路运输处长斯蒂尔访问局长，对关

外线移管问题虽避不表示态度，但亦未拒绝移交，只是声称必须把情况报告给英国有关当局和北宁铁路当事人。至此，奉山线完全移归奉天省。

1月12日布什比提请省政府奉山线仍应聘用英国人技师。奉山铁路局长同斯蒂尔等二、三英人协商后，约定可留用会计处长霍尔和工厂长塞登二人。后来，新政府本着门户开放机会均等的精神，以奉山线不区别内外人为原则，采取承认根据借款契约聘用外人的方针，通告英国从业人员继续工作。但是，英国人多去京津，只有皇姑屯工厂厂长塞登留任原职。

奉山铁路局设立时借款未偿还额，缺乏准确资料，无法确定，但奉天省政府应继承者查定款额如下：

关内外铁路借款　742,708.68镑（昭和6年11月以前部分已偿还）

复线借款　287,816.47镑（昭和6年8月以前部分已偿还）

卫德公司车辆借款　478,415.18镑

南满铁路煤炭借款　432,874.64日元

合　　计　1,508,940.33镑　432,874.64日元

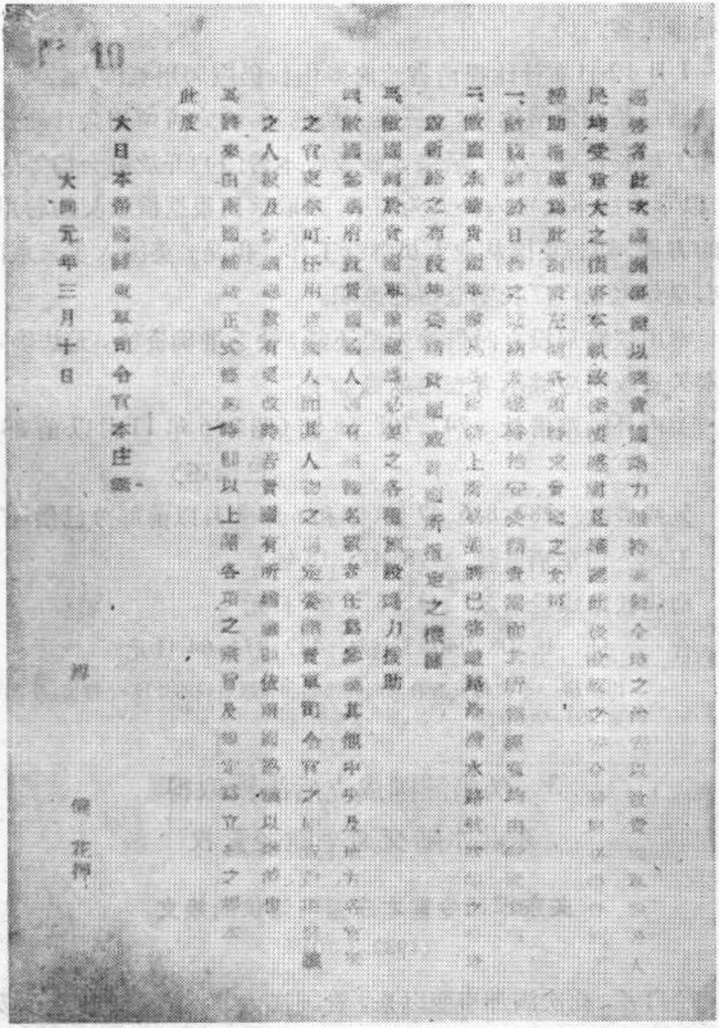
田中清：《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》，特秘，手写稿，第263—266页

## 3　伪满洲国成立后满铁取得东北水陆交通垄断经营权

### 关东军司令官本庄繁与溥仪的换文

(1932.3.10)

径启者，此次满洲事变以来，贵国竭力维持满蒙全境之治安，以致贵国军队及人民均受重大之损害，本执政深怀感谢，且确认此后敝国之安全发展必赖贵国之援助指导。为此，对于左开各项，特


大日本帝國關東軍司令官本庄繁
大同元年三月十日

求贵国之允可:

一、敝国关于日后之国防及维持治安委诸贵国，而其所需经费均由敝国负担。

二、敝国承认，贵国军队，凡为国防上所必要，将已修铁路、港湾、水路、航空等之管理并新路之布设均委诸贵国或贵国所指定之机关。

三、敝国对于贵国军队认为必要之各种施设竭力援助。

四、敝国参议府就贵国之人选有达识名望者任为参议，其他中央及地方各官署之官吏亦可任用贵国人，而其人物之选定委诸贵军司令官之同意。前项参议之人数及参议总数有更改时，若贵国有所建议，则依两国协议以增减也。

五、将来由两国缔结正式条约时，即以上开各项之宗旨及规定为立约之根本。

此致

大日本帝国关东军司令官　本庄繁

溥仪　花押

大同元年三月十日

5月10日关东军司令官复文同意。

日本外务省档案胶卷，WT 27，IMT 149，第62—63页

## 关东军司令官与满铁总裁关于铁道港湾河川委托经营及新建等协定

(1932. 3. 10)

关东军司令官（以下称甲）同南满洲铁道株式会社总裁（以下称乙）就属于甲方管理的满洲国政府的铁道、港湾及河川（以下称铁道港湾河川）的经营与新设等事宜，缔结协定如下:

第一条　甲方将附表第一所列的铁路、港湾、河川（包括附带

事业)经营事宜委托乙方。

第二条　乙方根据法令及本协定经营铁路、港湾、河川。

第三条　乙方经营铁路、港湾、河川受甲方的指挥监督。

第四条　乙方在制定或改废各种重要规程、运费及费用时,须事先取得甲方的同意。

第五条　关于预算、决算、利润处理、重要财产处理及预算重大变改等,乙方须在事先取得甲方同意。

第六条　鉴于本协定的宗旨，应委任南满洲铁道株式会社总裁为关东军最高顾问，委任南满洲铁道株式会社铁路、港湾、河川业务担当主要负责人员为关东军顾问。

第七条　甲方派监督官驻南满洲铁道株式会社,监督铁路、港湾、河川的经营。

第八条　关于铁路、港湾、河川的下开资金,由乙方筹措:

一、偿还民间出资及类似出资的资金;

二、新设、收买、扩建及改良用资金;

三、车辆、船舶新造和改造用资金;

四、其他类似资金。

第九条　乙方同满洲国政府应缔结一项以前条资金及乙方现有之铁路借款和根据工程承包合同的债权额为贷款总额，以属于铁路、港湾、河川之一切财产(包括营业权)为担保的借款合同。

第十条　乙方应上缴日本政府另定之金额。

第十一条　关于铁路、港湾、河川工程由乙方根据附表第二的规定施行。

第十二条　在铁路、港湾、河川的设施改善方面，甲方对乙方得作军事上必要之指示。

第十三条　甲方为期铁路、港湾、河川的军事用法完善，应按另外的规定配置军官。

第十四条　本协定自昭和七年　月　日生效，其期限为自生效日起满五十年。

第十五条　甲方在国防上认为有必要时，得变更本协定内容。

第十六条　本协定作成两份，甲乙各执一份。

关东军司令官　南满洲铁道会社总裁

附则：

本协定第七条所规定之监督官及其所属人员的工资待遇等费用，均由委托经营收入中支付。

附表一：

一、铁道

甲：

四洮线

洮昂线

洮索线

齐克线

呼海线

吉长线

吉敦线

吉海线

沈海线

奉山线

打通线

乙：

根据本协定第八条及第十一条应建设的铁路。

二、港湾

葫芦岛

河　北（营口）

安东县

三、河川

松花江

嫩　江

辽　河

黑龙江

鸭绿江

附表二:

第一次建设线:

一、敦化——图们江线

二、拉法站——哈尔滨线

三、克山——海伦线

第二次建设线

一、通辽或锦县经赤峰至热河线

二、长春——大赉线

三、延吉——海林——依兰——佳木斯线

下列各线的建设着手次序及时间另行商定。

大赉——洮安线

齐克线一站至大黑河线

洮南——索伦——满洲里(或海拉尔)线

开原——西安线

抚顺站至沈海抚顺站线

新丘至义州站及大凌河站线

公主岭——伊通线

铁岭——法库门线

瓦房店——复州线

第一次线应从速动工,第二次线应尽可能从速着手。

日本外务省档案胶卷,WT 27,IMT 149,第65—73页

## 本庄繁与内田康哉的备忘录

(1932. 3. 10)

本协定于3月10日经我等商议后一致决定，我等期为本协定的实现尽最大的努力。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第64页

编者注: 此协定经日本内阁会议同意后，4月19日正式签订。下面一些资料中所称4月19日满铁与关东军协定，即指此协定。

## 关于铁路港湾河川委托经营及新建等指示、协定附属的备忘录

(1932. 3. 10)

鉴于满洲国政府铁路、港湾、河川委托经营及新建方面昭和6年10月10日指示和昭和7年3月10日协定之宗旨，关东军司令官将对下开各项极力给满铁总裁以协助:

一、铁路、港湾建设及其他所需资金之筹措;

二、吸集中东铁路方面的货物;

三、建议政府对为建设新线筹集资金而发行的新股，保证十年的六分分红。

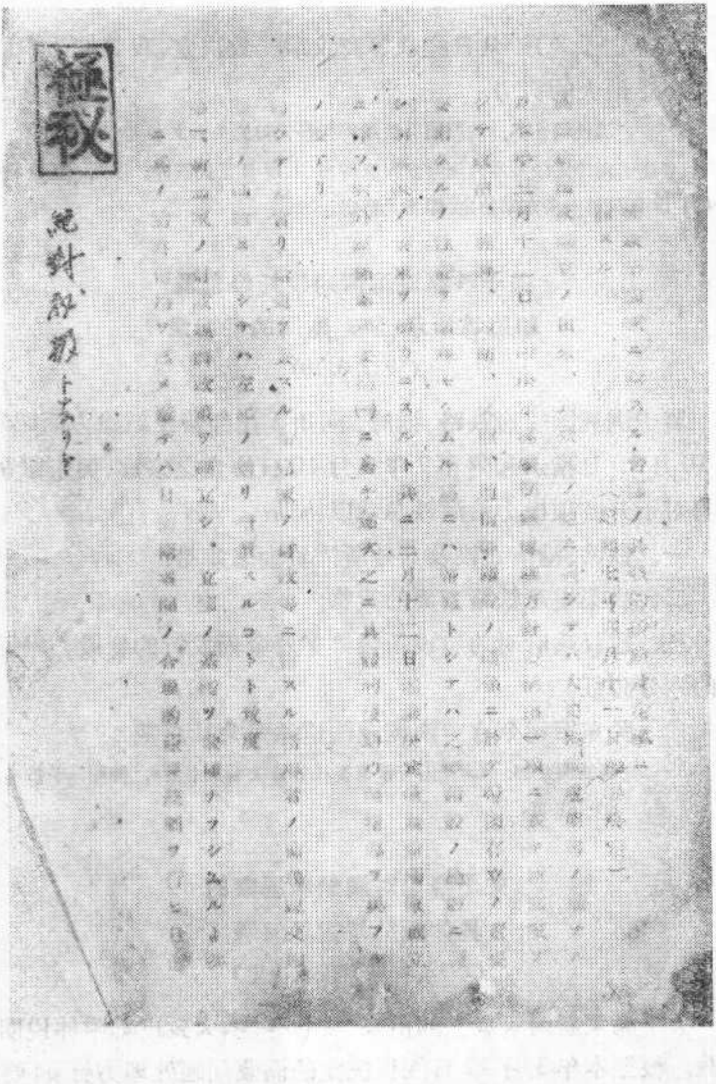
关东军司令官　南满洲铁道株式会社总裁

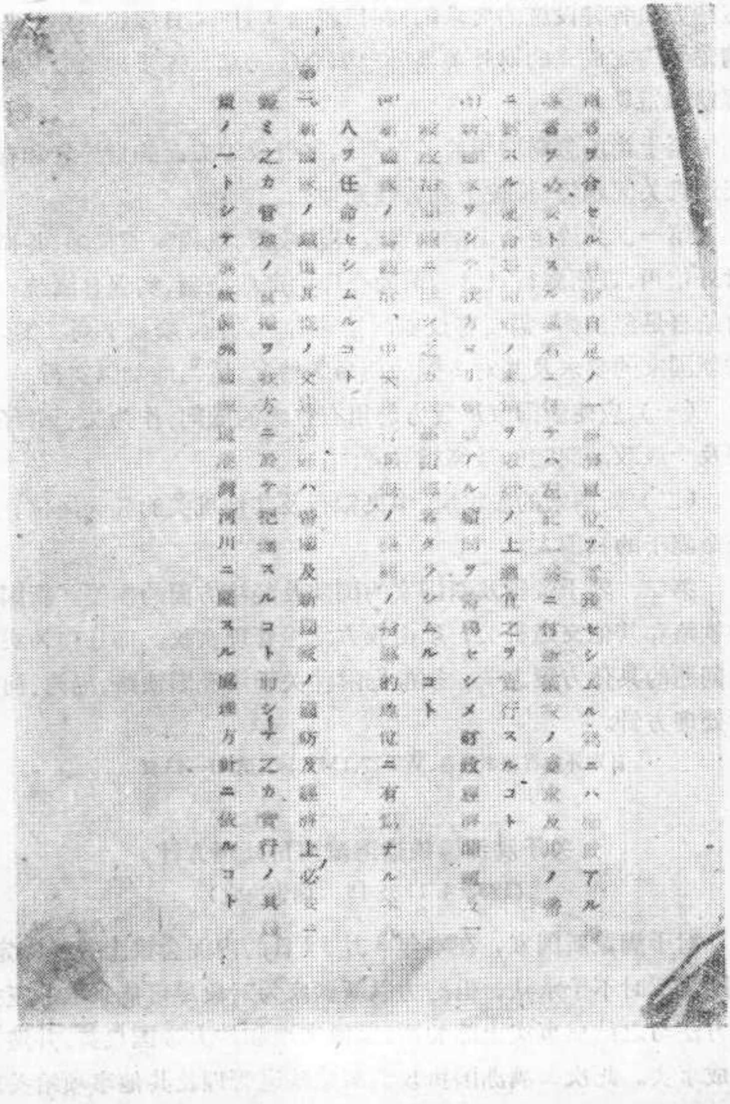
满铁调查部: 《满洲国有铁道委托经营关系文书集》，特秘，手抄本，第80—81页

## 关于帝国对满蒙新国家的具体援助与指导问题

(1932. 4. 11　阁议决定)

关于满蒙新国家成立的由来、现状等等，大致已如附件说明书所载。根据本年3月12日阁议决定的满蒙问题处理方针纲要第


極秘



両[illegible]ヲ合セル[illegible]ノ一[illegible]セシムル[illegible]ニハ[illegible]アル[illegible]

[illegible]ヲ[illegible]トスル[illegible]ニ[illegible]テハ[illegible]ニ[illegible]ノ[illegible]ノ[illegible]

ニ[illegible]スル[illegible]ノ[illegible]ヲ[illegible]ノ上[illegible]乙ヲ[illegible]行スルコト

(2)[illegible]ヲシテ[illegible]アル[illegible]ヲ[illegible]得セシメ[illegible]一

[illegible]ニ[illegible]タラシムルコト

(3)[illegible]ノ[illegible]ノ[illegible]ノ[illegible]約[illegible]ニ有[illegible]ナル[illegible]

人ヲ任命セシムルコト

(4)[illegible]ノ[illegible]ノ[illegible]ハ[illegible]及[illegible]ノ[illegible]上必要ニ

[illegible]ミ之カ管理ノ[illegible]ヲ[illegible]方ニ[illegible]スルコト[illegible]シテ乙カ實行ノ[illegible]

[illegible]ノ一トシテ[illegible]河川ニ[illegible]スル[illegible]方針ニ依ルコト

一项，为使新国家在政治、经济、国防、交通、通讯等各方面，体现出对于帝国的存在具有重要要素的性质，帝国需要在明确新国家对这些方面各种设施的要求的同时，根据3月12日阁议决定的伴随满蒙新国家成立的对外关系处理纲要(一)项，逐步地给以具体的援助和指导。

至于当前急需聘用的关于新国家财政等方面的指导者和有关交通机关问题等，拟按下列各项处理：

第一、为确定新国家的财政经济政策，巩固建国基础，并提高对外信用，进而施行日满两国的合理的产业统制，实现日满统一的自给自足经济体，需要有权威的指导者。为此，须就下列二案，考虑新国家的要求及其对帝国的使命等情况，适当地加以实行。

(一) 应使新国家从我方聘用有权威的顾问，作为关于财经问题及一般政治问题的最高指导者；

(二) 新国家的参议府、中央银行及其他机关的领导岗位，须任命能干的我国人。

第二、鉴于帝国及新国家的国防及经济方面的需要，新国家的铁路和其他交通机关，须由我方掌握管理实权。而且作为实现此问题的具体方策之一，须准据附件关于满洲国铁路、港湾、河川的处理方针。

日本外务省档案胶卷，WT 27，IMT 149，第41—43页

## 关于满洲国铁道港湾河川处理方针

(1932.4.11及15　阁议决定)

对于满蒙新国家，在本年3月12日的内阁会议上曾经决定，帝国虽暂时不予承认，但努力以新国家为对象尽可能采取非正式的方法与之结成事实上的关系，以便实现和扩大帝国权益，并造成既成事实。此次，满洲国执政就满蒙铁道管理及其他事项给关东

军司令官来了如附件第一号的信，关东军司令官同南满洲铁道株式会社总裁缔结了如附件第二号的协定。满洲国执政的信件属于同关东军司令官之间的地方性协定，它符合上述阁议决定精神，政府将予承认。关东军司令官同南满洲铁道株式会社总裁之间的协定，规定了由于上项地方性协定而产生的新局面的处理方针，政府不但可予承认，而其宗旨也被认为是符合满蒙当前形势的，故特决定：

(1) 为了使它对南满洲铁道株式会社正式有效，采取由政府给会社以绝对极密指令的形式；

(2) 关于本件，在帝国及南满洲铁道株式会社同满洲国的关系正式化时，应考虑帝国及满洲国的对外关系，尤其是门户开放、机会均等原则，以及与对华借款团规约之间的关系，适当地调整其形式。

附件第一号及第二号予以承认，但附件第二号还须准据附带的谅解事项。

附件第一号：溥仪致本庄司令官函；

附件第二号：本庄司令官与内田满铁总裁协定。

关于附件第二号的谅解事项

一、本协定系非常时的措施，可予承认，但须尽速使之正式化。

二、本协定仅限于南满洲铁道株式会社接受委托的铁路，并不涉及该社原有铁路。

三、本协定并不影响政府根据法令等对满铁执行的监督权的作用。

四、满铁关于委托经营应设特别会计。

五、河川委托经营系指航运事业而言，并不包括治水事业。

六、附表二铁路计划中，第二次建设线以下，有关方面应作进

一步协商，然后付诸实施。

七、依据协定本文十五条修改协定内容，须在国防上紧急必要的情况之下。

八、满铁上缴政府款额应作为驻守满洲国的国军费用的财源。

九、委托经营的利润（从总收入中扣除营业费、新借款利息及旧借款利息的约半数的余额）之大约百分之五为该社所得。

十、委托经营总收入应按（1）营业费、（2）新借款利息、（3）旧借款利息的半数、（4）委托经营者所得款、（5）上缴款的次序扣除。

十一、关于第十条协定的第一条括弧内借款利息中四洮、洮昂及吉敦部分，在该社上缴款额不能支付全部驻在满洲国担任守备的国军费用中经常费以前，不予支付，但其约半额，从第三年度（昭和9年）支付。

该社委托经营所得款及旧借款利息之支付，应以不少于上年度上缴款额为条件。

十二、过剩利润（从委托经营利润中扣除上缴款、该社委托经营所得款、借款本利之余额）归该社及满洲国政府所得。

日本外务省档案胶卷，WT 27，IMT 149，第56—60页

## 关于第十条的协定

第一条　乙方向日本政府上缴之款额，应以经营铁路、港湾、河川所得之利润（总收入扣除营业费及借款利息后的余额）及可认为系乙方接受委托经营铁路、港湾、河川所得利润支付之。

从上项前段之利润中支付上缴款后，其余额应充作偿还借款欠付利息及借款本金之用。如仍有余额，应由甲乙双方协商决定处理办法。

第二条　第一条所定之上缴款额，应在每一年度内由甲乙双

方协商决定之,第一年度与第二年度的协定额规定如下:

计开:

第一年度(昭和7年度)　无

第二年度(昭和8年度)

7,000

备考:

第一条括弧内所载之借款利息,其中有关四洮、洮昂、吉敦各铁路者,规定直到能全部支付国军费用中经常费以前,不得支付。(注:此备考事项在4月19日签订之关于第十条的协定中,并未载明。)

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,特秘,手抄本,第76—77页

编者注:原件金额未标明单位,估计单位是千元,因此上述7,000大约为七百万元。

## 关于国军费用标准的协定

(1932. 4. 19)

在昭和7年4月19日签订之关于铁路、港湾、河川的委托经营及新建协定第十条规定的代偿款额,标准大致如下:

计开

一、兵营及其他设备费　100,000(单位千圆)

支付期限,于第十年之后甲乙双方重新商定。

二、经常费　49,000

各年度由甲乙双方协商决定。

昭和7年4月19日

关东军司令官　本庄繁

南满洲铁道株式会社总裁　内田康哉

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,特秘,手抄本,第78—79页

## 日本拓务大臣秦丰助对满铁总裁内田康哉的指令

(1932.5.9　殖秘第1号)

昭和7年4月20日满铁总文32第13号之2呈请之铁路港湾河川委托经营新设协定一案应予照准,但须遵守下开各项。

〔下略〕

日本外务省档案胶卷,WT 27,IMT 149,第78—80页

编者注:所列各项与4月11日及15日阁议决定所附谅解事项相同,从略。

## 拓务次官给满铁总裁的通知

(1932.5.9)

关于4月20日满铁总文第32号之2申请的关于铁路、港湾、河川委托经营及新建协定,本日已以另文批准。但当实行该协定时,希考虑帝国及满洲国的对外关系,特别是门户开放机会均等的原则以及与对华借款团规约的关系,适当地调整其形式为要。特此奉命通知。

日本外务省档案胶卷,WT 27,IMT 149,第77页

## 关东军司令官对满铁的指令

(1932.5.15)

兹根据昭和7年4月19日协定,指令如下:

一、当建立运输体系时,因为四平街—齐齐哈尔—克山—海伦—拉法站—罗津连接线构成国防上军事运输的干线,必须考虑在平时经营当中,就拥有相当能力。

二、建设敦图线、拉法站—哈尔滨线及海克线时,局部设施虽可按照现状力求简化,但鉴于前条精神,线路的基础部分,即坡度、

曲线、半径铁轨及桥梁强度等必须是永久性设施，以备战时能充分发挥军事运输干线的机能。

为此，设施方面应注意事项如下:

（一）桥梁应具有可行驶满铁大型车辆的强度;

（二）车站及桥梁哨所的构造要便于进行防卫设备。

三、既设和新建铁道工厂要有必要的防护设施。

其要领是，具体做法应根据参谋本部的要求由军部与满铁另行商定。

四、铁路员工使用日满两国国民时，必须考虑经营的难易、有事时军事上的用法、当前的政治方面的情况，适当地调节。总之，在创业的初期，希望实行急激的人事行政，为避免全面动摇，事先做好充分的准备。

再者，一部分要职由能干的满洲国人充任。

因本项事关重大，重要人事政策方案实施前须提请批准，并且以后进行重大变动时亦须事先采取同样手续。

五、关于新建铁路和铁道、港湾、河川的委托经营资金事宜，根据附录一处理。

六、协定第一条所规定的附属事业，系指当前满洲国铁道、港湾、河川经营上所附属的土地、煤矿、航运等事业而言。

会社关于附属事业的经营，须按事业，提出事业种类、实施时期、方法等有关计划，请求批准。

七、监督官及所属军官的编制、任务、待遇等，准据附录第二、第三。

八、昭和6年11月至12月满铁总裁与熙洽、阚铎签订的关于铁路建设、委托经营、贷款等各项契约，根据本指令失去效力。

附录一:

关于新建铁路、委托经营铁路、港湾、河川及贷款事项方案

一、关于新建铁路事项

第一、第一次修建的铁路,因军事上急需修成,故待沿途治安得以维持后即应开工,尽速完成。

第二、第一次修建的铁路,系指敦图铁路(包括朝阳川至上三峰的改建部分)、拉滨铁路、海克铁路、齐克铁路的未成部分(泰安至郭家店)及齐克支线延长线(拉哈至讷河)而言。

第三、修建上述各铁路时,满铁与满洲国政府应签订修建合同,签订该合同时,须取得同意。

第四、上述铁路中尚未测量完毕者,可根据估算制订合同,待测量、设计完成后,再协商承包款额。

第五、各铁路应按下列期限完成。

1 敦图铁路

敦化经延吉至灰漠洞与朝鲜铁路衔接的干线,应于开工后一年内,修至无妨行驶火车的程度;朝阳川至上三峰一段以及铁路的全部附属设备,应至昭和8年末修竣。

2 拉滨铁路

拉法至40公里间,立即开工,使之在昭和8年6月竣工; 40公里以北至哈尔滨间,待治安得以维持后开工,并于一年内达到无妨行驶火车的程度。附属设施,在开工后一年半以内竣工。

但横断中东铁路的地方,开工和竣工日期另行指示。

3 海克铁路、齐克铁路未完成部分,齐克支线延长部分

本铁路因国防需要,必须最快地修至无妨行驶火车的程度,故应按下列期限修竣:

(1) 齐克铁路未成部分至昭和7年9月修竣

(2) 齐克支线 拉哈至讷河段至昭和7年11月修竣

（3）海克铁路待治安得以维持后，立即开工，尽快竣工。

军方希望本铁路能于昭和7年年底竣工，但因沿途治安尚不能充分维持，故其竣工日期日后指示。

第六、在敦图铁路（敦化经延吉衔接朝鲜铁路的干线）、拉滨铁路、海克铁路及齐克铁路的预定路线上，应架设两条军用通讯线。

第七、施工用工人，以使用日本人及满洲国华工为原则，但因急于施工难于招到工人时，可从直隶及山东方面招用华工。

第八、测量与施工期间的警备工作，由关东军安排。

第九、会社与满洲国应就上列各铁路中业已竣工的铁路，签订借款合同。

二、关于委托经营铁路、港湾、河川事项

第一、应委任会社经营的铁路，应于一个月以前指示其实行日期，因此，应从指定日期起实行经营。

第二、对原系私人出资或相当于私人出资而需要偿还的铁路，在履行委托经营契约之前，军方与会社协商，使满洲国政府发布偿还价款的计算方法及其手续。因此，会社应筹措和处理资金。

第三、对与外国有借款关系的铁路，在执行委托经营合同之前，使满洲国政府谋求解决办法。因此，会社应根据该办法筹措并处理资金。

第四、各铁路局所属之巡警，军方于实行委托经营之前，应采取适当的措施。

第五、各铁路局既设的附带事业，其中学校，使令满洲国在实行委任经营的同时，由各铁路局分出，归属于满洲国的适当机构内，其余附属事业由会社按原状继承并经营之。

但根据事业的需要，经过研究，并经军方同意后，可在适当时期加以改组或撤销。

第六、河川及港湾的委托经营，除松花江和嫩江外，应由会社

进行调查,然后就其实行时期及办法,求得军方的同意。

第七、委托经营以后,作为既设铁路、港湾、河川附属事业而新办的事业,实施时,会社须取得军方的同意。

第八、会社进行委托经营,应建立适应于铁路、港湾、河川体系的组织,以期逐步实现统一经营。

三、关于铁道港湾河川的贷款事项

第一、对于应委托会社经营的铁路、港湾、河川(包括附属设备),根据满铁同满洲国政府间的铁路、港湾、河川委托经营及新建等协定第九条,须签定以一切财产作为借款总额担保的借款契约。但因借款总额一时难以确定,须签定对下列借款合计额,以相应的物件作担保,陆续加算借款额作为借款总额,以一切财产作为担保的借款协定。

(1) 根据协定第八条,会社为新建或改良铁路、港湾、河川等筹措所需资金,加上到签定借款契约前一天为止的利息,为借款额;

(2) 旧借款铁路,吉长、吉敦铁路借款、四洮铁路借款、洮昂铁路工程费以及其他各种垫款的总额,加上到签定契约前一天为止的利息,为借款额。

第二、借款期限、利率、偿还方法,在签定契约时,须得到同意。

第三、借款契约的开始时间,与铁路、港湾、河川委托经营及新建等协定第十四条所规定的委托经营发生效力之日相同;委托经营终结时间,与借款本利偿还完毕之日相同。

附录二:

关于监督官的编制、任务、工资待遇规定

第一条　监督官的编制如附表;

第二条　监督官在南满洲铁道株式会社及其他必要单位执

勤，就军部管理的铁路、港湾、河川(包括附属事业)的经营和新线修建等事宜，监督下开业务：

一、重要规程、运费及费用的制订和改废；

二、关于预算决算，利润处理，重要财产处理以及预算上的重要变更；

三、铁路、港湾、河川建设及设施改善。

第三条　为达到前条之目的，会社应按有关规定，临时或定期通过监督官向军司令部提出必要的报告。

第四条　监督官的首长得列席有关第二条事项的理监事会议。

第五条　监督官的工薪待遇按附表第二规定执行。

附表第一(略)监督官长一人(一或二等)，三等以下三人，四等以下四人，委任七人，共计十五人，外加雇佣员若干名。

附表第二(略)临时支出(汽车费六千元，用具费三千元，陆军文官退职金规定范围的退职津贴)。

经常费(须在每月末以前上缴关东军经理部一万一千元)。

附录三：

关于现行及根据协定第十三条嘱托将校编制待遇规定。(略)

(新规定增加中少佐三、海军佐官一，加上原有二名，共六名。)

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第105—121页

## 关于铁路、港湾、河川的委托经营及新建协定解释的备忘录

(1932.5.31)

一、在关于第十条协定第一条第二项中，括弧内的借款利息，

还包括属于该年度份额以外的逾期未缴者。第二项中的所谓借款欠付利息，系指旧借款(四洮 49,000,000 元，洮昂 28,800,000 元，吉敦 29,320,000 元)之欠付利息而言。所谓借款原本，系指新旧两种借款之原本而言。

二、该协定第二条内所规定之向日本国政府缴款的决定，应于上一年度末尾时(即编制预算时)协定之。

昭和 7 年 5 月 31 日

关东军司令部陆军步兵大佐　　后宫淳

南满洲铁道株式会社铁道部长　　村上义一

经营位于北朝鲜的铁路终点港所需的经费(包括修建费利息)，满洲国政府也应按其货客运输量中利用本设备的数量而负担之。　　(与军部交换)

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第 82—83 页

## 关于满洲国政府的铁道、港湾、水路、航空路等的管理及线路的修建、管理协约

(1932. 8. 7)

满洲国政府代表国务总理郑孝胥(以下称甲)同关东军司令官本庄繁(以下称乙)就满洲国铁路、港湾、水路、空路等管理及线路修建管理，缔结协定如下:

第一条　甲方将铁路、港湾、水路(附表第一所列者，包括附属事业。下同)及航空路之管理及附表第二所列线路之修建管理委托乙方。

有关上项管理及线路修建之细节，由甲乙双方另行商定。

第二条　乙方根据法令及本协定管理铁路、港湾、水路、航空路等。

第三条　甲方在整理、制订或改废交通之重要法令时，须事先

求得乙方谅解。

第四条　乙方将其根据第一条被委任管理之铁路、港湾、水路经营及修建事宜委托南满洲铁道株式会社(以下称满铁会社)进行。

第五条　下列各项资金应由满铁会社筹措:

一、偿还民间出资及类似出资的资金;

二、新设、收买、扩建及改良用资金;

三、车辆船舶新造改造用资金;

四、其他类似资金。

第六条　满铁会社和满洲国政府之间，应缔结一项以前条资金及满铁会社拥有之满洲国内铁道借款，和根据工程承包合同的全部债权为贷款总额，以属于铁路、港湾、水路之一切财产(包括营业权)为担保的借款合同。

第七条　由于第一条之管理(航空路除外)可能产生之利润，须用以支付借款本利定额，其余额应充做日本军所担任之国防和维持治安的费用，如再有剩余则归满洲国政府及满铁会社所得。

第八条　甲方照准属于乙方管理之外的铁路修建时，须事先取得乙方的谅解。

第九条　甲方在乙方援助之下，使特设的经营机关经营有关航空的一切事业，其管理事宜应委托乙方，其细目另行商定。

第十条　甲方在新建或改良主要道路时，须取得乙方的谅解。

第十一条　鉴于本协约成立之宗旨，甲方应招聘乙方指定的军事顾问，谘询国防上重要之交通设施。

第十二条　本协约应作成日满〔汉〕文各两份，甲乙双方各执一份。

在解释本协约发生疑义时，应取决于日文。

附则:

下开各契约均于本协约及附属协定成立同时失效:

一、昭和6年11月1日满铁总裁同吉林省长缔结的关于铁路建设经营贷款契约。

二、昭和6年12月1日满铁总裁同四洮局长缔结的四洮铁路贷款及经营契约。

附表一:

一、铁道

甲

四洮线

洮昂线

洮索线

齐克线

呼海线

吉长线

吉敦线

吉海线

沈海线

奉山线(包括打通线)

乙

将来新建的国防上需要的铁路

二、港湾

葫芦岛

河北(营口)

安东县

三、河川

松花江

嫩江

牡丹江

辽河

黑龙江

乌苏里江

鸭绿江

图们江

附表二

一、新建线

（一）敦化—图们江线（包括朝阳川—上三峰线）

（二）拉法站—哈尔滨线（接呼海线）

（三）克山—海伦线

（四）拉哈站—墨尔根—大黑河线及海克线的一站至大黑河线

（五）通辽或锦县至赤峰和热河线

（六）敦化—海林线

（七）王爷庙—索伦—满洲里（又海拉尔）线

（八）长春—大赉—洮安线

（九）延吉—海林—依兰—佳木斯线

（十）新丘—义州及巨流河站线

二、其他国有铁道及水路

**满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第15—25页**

## 关于设立航空会社的协定

(1932.8.7)

满洲国国务总理郑孝胥（以下称甲）同关东军司令官本庄繁

(以下称乙)就设立航空会社缔结协定如下:

一、为经营满洲国的旅客货物邮件的运输及其附属事业，经甲乙双方同意设立航空会社。

二、航空会社为依据满洲国法律的日满合办股份公司，其资本为三百五十万元。将来因事业扩大有必要增资时，由甲乙协商后决定。

三、甲方将另表诸设施议价为一百万元,作为出资额,俟会社成立后,由会社领取相应的股票。

上项股份不得转让。

四、甲方出资额以外的资本,由乙方按下开从日本方面筹集:

满铁会社　日金一百五十万元

住友合资会社　日金一百万元

五、甲方将原奉天飞机修理工厂及兵工学校土地、房舍无偿贷与乙方，乙方然后连同没收的飞机修理工厂及兵工学校所属器械一并贷与航空会社。

六、甲方不经乙方同意，不得允许航空会社以外的单位经营满洲国内的航空事业。

七、甲方应于每个会计年度之始,交给航空会社下列金额,作为航空会社补助金,只是大同元年度在10月底交付。

大同元年银四十万元　大同二年银一百万元　大同三年银一百四十万元　大同四年以后银一百七十万元

前项补助金按会社营业情况,经甲乙协商后可予变更。

八、甲方将所有航空机检查及乘务员试验事宜，委托乙方办理。

九、关于设立会社的办法,应在本协定成立后一个月以内,由日满双方举出委员商定详细章程。

十、甲方向航空会社约定，准许以该会社之经费进行航空上

必要的专用通讯及无线电标识等设施，并专用此等设施。

为此，甲方应分配给会社以必要的波长。

十一、关于邮件的运输另行协定。

十二、甲方应豁免航空会社所属设施和营业之一切纳税义务，以及会社使用之必需品的输入税。

十三、本契约正文作成日满〔汉〕文各两份，甲乙双方各执一份。

解释契约发生疑义时，取决于日文。

昭和7年8月7日

大同元年8月7日

| | | |
|---|---|---|
| 日本国关东军司令官 | 本庄繁 | 印 |
| 满洲国国务总理 | 郑孝胥 | 印 |
| 外交总长 | 谢介石 | 印 |
| 交通总长 | 丁鉴修 | 印 |

计开：

一、飞机场

大同元年须完成者：

奉天、长春、哈尔滨、齐齐哈尔、海拉尔、满洲里、吉林、锦州、敦化、龙井村。

大同二年须完成者：

郑家屯、洮安、嫩江、大黑河、海林、依兰、海伦、开鲁、赤峰、热河、前所。

二、中间降落场

大同元年须完成者：

瓦房店、大石桥、辽阳、开原、四平街、公主岭、窑门、双城、满沟、安达、小蒿子、碾子山、札兰屯、巴林、兴安、免渡河、完工、新民、打虎山、沟帮子、兴城、连山、绥中、蛟河、鸜声砬子、凤凰城、本溪湖。

大同二年须完成者：

法库、开通、泰来、宁年站、讷河、二十里河、额裕尔、石头甸子、东京城、三站、四站、头站、通辽、闹包营市、梧桐好来、房身、公爷府、金家店、平泉、凌源、锦西、绥化、通北、克山、一面坡、帽子山。

三、飞机制造厂用地及其利用的建筑物，和其他属于甲方所有而为本事业利用的各种设施。

满铁经济调查会:《满洲国关系条约集》，第21—25页

## 日本阁议决定关于满洲航空问题

(1932.8.12)

帝国政府早就认为，获取满蒙航空权是紧要任务，在昭和5年11月18日的阁议上已决定，就此问题与中国当局开始交涉。根据这一决定，以张学良政府为对象，一再就设立日满合办航空会社问题进行了交涉，但终未实现，一直拖延到去年9月的满洲事变。事变后，帝国政府在昭和6年11月11日的阁议上，为奠定获得满蒙航空权的基础，并使关东军属下部队相互联系可靠，决定在军事联络的名义下，暂由日本航空运输株式会社在大连、奉天、长春间及汉城、平壤、奉天间开始定期航行。以后便根据这一决定，以军事飞行的名义，应付了当时的需要。但是，随着满洲国的出现，在周围情况已发展到对我方有利的今天，由常设的事业机关继承上述军事飞行，使之具有永久性质，是很重要的。

不言而喻，经营满蒙的航空，应该期望其能够有助于完成欧亚航空联络、产业开发和为获得中国关内航空权作准备等帝国航空政策。但是，鉴于满蒙的特殊地位和形势，必须以使其符合国防上的要求为最高方针。因而上述事业机关，绝对需要使其在帝国政府的完全指导与监督之下进行经营。但另一方面，鉴于对满和对

外等方面的关系，使它作为满洲国法人的日满合办会社，而实质上由我方掌握其指导和监督权是适宜的。另外，该航空事业，鉴于其使命，可以预期，将来会有进一步的扩展，为了使之尽量容易而又迅速地实现，此刻暂由满洲国政府和满铁支给补助金，开始这一事业。为此，拟采取下列措施:

计　开:

满洲的航空事业，其设施和经营的根本方针，应符合帝国国防上的要求，并有助于帝国航空事业和满洲国经济的发展。

一、满洲国的航空事业，应组织独立的日满合办株式会社(以下暂称满洲航空会社)，承担建设和经营。

二、满洲航空会社的资金，暂定350万日元，其出资预定如下分担，并暂无分红。

满洲国政府　100万日元（以飞机场、中间降落场等实物出资）

南满洲铁道株式会社　150万日元

民　间　100万日元

三、为弥补满洲航空会社收入之不足，有必要给以补助金，其支出预定分担如下:

满洲国政府

大同元年　满币40万元

大同2年　满币100万元

大同3年　满币140万元

大同4年以后　满币170万元

南满洲铁道株式会社

昭和7年度　50万日元

昭和8年度以后至昭和16年度9年间，如无其他解决办法，每年50万日元。

四、满洲航空会社的指导、监督以及一旦有事时的管理权，应使满洲国委托帝国驻满最高机关（过渡性的是关东军司令官）。

五、满洲航空会社的预定航线及其设施顺序如附件要图。

六、满洲航空会社修理飞机、制造装配机体，可利用原奉天航空工厂。

日本外务省档案胶卷，WT 27，IMT 149，第89—92页

## 关东军司令官对满铁总裁的指令

(1933.1.10)

兹根据昭和7年4月19日签订的满洲国铁路、港湾、河川委托经营及新建协定（以下称协定），特作如下指令：

计 开：

第一 经营方法

满洲国铁路、港湾、水路委托经营，应与南满洲铁道株式会社（以下称会社）之铁路、港湾经营加以区别，在会社内另设机构。当设置该机构时，会社必须事先取得关东军的承认。

第二 人事行政

委托经营初期的人事行政，应以不引起工作人员的动摇为首要原则。为此，现职人员基本上保持现状，部分重要职务应任用有为的满洲国人。

关于重要人事须事先经关东军承认。

第三 缔结借款、委托经营、新线建造合同

会社和满洲国政府（以下称政府）应缔结下列契约。

其细目应依据附录第一至第四处理。

（一）既设铁路（包括附属港湾及水路）借款委托经营契约；

（二）新设铁路建造、借款及委托经营契约；

（三）关于合并铁路借款和委托经营契约。

缔结或修改上项各种契约之前，须取得关东军承认。

第四　附属事业

协定第一条规定的附属事业，系指现在属于铁路、港湾、水路经营的土地、矿山、学校、医院、旅馆、苗圃等，和将来适合附属于主体事业经营的上项事业、汽车营业、小运搬业、仓库营业、林业等事业而言。各项附属事业连同债权债务应原封交接。

会社拟创设或改废上述事业时，须事先取得关东军的承认。

第五　铁路、港湾、水路的修建及其他。

铁路、港湾、水路的修建及其他重要改良和扩建工程，经关东军及会社协商后决定。

第六　监督

协定第七条规定的监督权，由关东军交通监督部长行使。

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第126—130页

编者注：此指令有附录四件，内容与下面的契约相同，从略。

## 满铁总裁林博太郎致关东军司令官武藤信义函

(1933. 2. 4)

关于申请缔结满洲国铁道等借款委托经营及建设各契约之件。

根据昭和8年1月10日关统令第一号“昭和7年4月19日指令”的指示，拟由满洲国政府交通部总长与我社总裁双方签订标题所示之各合同。敬希批准，特此申请。

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第150页

## 关东军司令官武藤信义致满
## 铁总裁林博太郎函

（1933.2.7）

关于缔结满洲国铁路等借款委托经营及建设各契约之件。

昭和8年2月4日以满铁总文32第13号之22所申请之标题所列事由，现予批准。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第200页。

## 满洲国铁道借款及委托经营契约

（1933.2.9）

满洲国政府（以下称甲方）和南满洲铁道株式会社（以下称乙方）就甲方的铁路及其附属事业（以下称铁道）缔结借款及委托经营契约如下：

第一条　甲方确认，关于吉长、四洮、洮昂、吉敦、沈海、呼海（包括松花江及与之有关的水路的水运事业）、吉海、齐克、洮索、奉山（包括打通线及附属港湾）各铁路甲方对乙方所负债务，如另表记载，至本契约签字当日为止，共为日金一亿三千三百六十五万四千四百七十二元。

以上项债务总额为借款总额。

第二条　前条借款利率为年利七分五厘，即每年每百元为七元五角，应由本契约签字日起，在每个年度（指乙方事业年度，下同）末支付。

对未付利息附以上项规定之利息。

第三条　以第一条记载的铁路之一切财产及其收入为本借款本利之担保。

前项财产及其收入不得供作本契约以外之担保。

但乙方同意者不在此限。

第四条　本契约签字以后，关于第一条所列铁路乙方提供甲方的贷款，应于下一年度第一日拨入第一条的借款总额之内。

甲方因前项贷款所取得的一切财产及其收入，应追加到第三条的担保内。

对第一项贷款，从贷借日起至该年度末止，按第二条利率附息，以利润支付。

本契约所说的利润系指委托经营的总收入扣除营业费的余额而言。

第五条　甲方从本契约签字日起委托乙方经营第一条所列的铁路，乙方除根据本契约外，还根据满洲国的法令规定经营铁道。

第六条　借款本利须以利润偿还，但经乙方同意得以其他财源偿还。一旦从利润中扣除借款利息及其他费用仍有剩余，则商定按年偿还本金比率。

通过前两项偿还本金仍有剩余时，经协商后，归甲乙双方所得。

第七条　乙方须按特定运费输送甲方的军队及邮件。其细目另行商订。

第八条　本契约自签字日起生效。

第九条　本契约用日满〔汉〕文各作成两份，甲乙各执一份。

解释本契约发生疑义时，取决于日文。

附则

第十条　第三条担保中，奉山线有关中英公司借款部分，在该借款问题未获解决以前，应予除外。

昭和8年2月9日

大同2年2月9日

南满洲铁道株式会社总裁　林博太郎

满洲国政府交通部总长　　丁鉴修

附表

| 铁路名称 | 借款金额(日元) |
| --- | --- |
| 吉长铁路 | 9,746,491.83 |
| 四洮铁路 | 52,397,321.97 |
| 洮昂铁路 | 32,192,583.385 |
| 吉敦铁路 | 31,829,677.93 |
| 沈海铁路 | 3,107,671.00 |
| 呼海铁路 | 1,469,012.00 |
| 吉海铁路 | 138,230.58 |
| 齐克铁路 | 648,161.345 |
| 洮索铁路 | 120,131.01 |
| 奉山铁路(包括打通线及附属港湾) | 2,005,191.39 |
| 合计 | 133,654,472.44 |

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,第152—156页

## 松花江水运事业委托经营细目契约

(1933.2.9)

满洲国政府(以下称甲方)和南满洲铁道株式会社(以下称乙方)就松花江及与之有关的水路(以下称松花江)方面的水运事业及其附属事业(以下称水运事业),除依据昭和8年2月9日、大同2年2月9日满洲国铁道借款及委托经营契约外,特缔结细目契约如下:

第一条　甲方将其在松花江的下列水运事业委托乙方经营:

一、船舶运输事业;

二、码头及仓库事业;

三、造船及船渠事业;

四、其他属于上列各项的事业。

第二条　甲方须将下列水运事业机关及其船舶、码头设施、工厂及附属于工厂的土地、建筑物、机械器具等所有设施移交乙方:

一、东北航务局;

二、东北江运处;

三、东北造船所;

四、东北商业学校;

五、广信航业处;

六、松黑两江邮船局。

第三条　甲方将来在第一条水运事业方面,新建或取得船舶、码头、护岸、工厂、土地、建筑物及其他设施时应移交乙方。

第四条　本契约自签字日起生效。

第五条　本契约用日满〔汉〕文各作成两份,甲乙各执一份。

解释本契约发生疑义时,取决于日文。

昭和8年2月9日

大同2年2月9日

南满洲铁道株式会社总裁　　林博太郎

满洲国政府交通部总长　　丁 鉴 修

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》, 第160—163页

## 敦化图们江及其他二铁路建造借款及委托经营契约

(1933.2.9)

满洲国政府(以下称甲方)和南满洲铁道株式会社(以下称乙方)就敦化图们江铁路及其他二铁路(包括附属事业,下同)建造借款及委托经营缔结契约如下:

第一条　甲方按附件建造计划书使乙方承包下列铁路修建工程：

一、敦化——图们江铁路（包括朝阳川——龙井村——朝鲜国境线）；

二、拉法——哈尔滨铁路（连接呼海铁路）；

三、泰东——海伦铁路（包括拉哈——讷河线）。

第二条　乙方应从速着手修建，须于下列期限内完工，但在天灾事变及其他不能归咎于乙方的情况下，可延长完成期限。

一、敦化——图们江铁路

敦化——图们江线，完成期限为昭和8年8月末。

朝阳川——龙井村——朝鲜国境线，完成期限为昭和9年3月末。

二、拉法——哈尔滨铁路

拉法——哈尔滨线，完成期限为昭和9年7月末。

三、泰东——海伦铁路

克东——海伦线　完成期限为昭和8年11月末。

泰东——克东线　完成期限为昭和8年11月末。

拉哈——讷河线　完成期限为昭和8年11月末。

第三条　前条各线每告完成甲乙双方即应进行接交。

第四条　各线修建费为修建承包金额（包括车辆费）、用地收买费、保护费、总务费之总计额，其金额如下。但修建承包金额应在进行实测、拟定设计预算后商定。

| | 修建承包金额 | 用地费 | 保护费 | 总务费 | 计 |
|---|---|---|---|---|---|
| 一 敦化——图们江铁路<br>敦化——图们江线 | 30,139,000 | 610,000 | 1,400,000 | 480,000 | 32,629,000 |

（续表）

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 朝阳川——龙井村——朝鲜国境线（不包括车辆费） | 6,800,000 | 200,000 | 200,000 | | 7,200,000 |
| 二 拉法——哈尔滨铁路<br>拉法——哈尔滨线 | 34,039,000 | 1,060,000 | 1,000,000 | | 36,099,000 |
| 三 泰东——海伦铁路<br>克东——海伦线 | 17,406,000 | 370,000 | 600,000 | | 18,376,000 |
| 泰东——克东线（不包括车辆费） | 2,500,000 | 50,000 | 200,000 | | 2,750,000 |
| 拉法——讷河线 | 4,180,000 | 130,000 | 200,000 | | 4,510,000 |

第五条　前条修建费发生显著增减时，可于建成后经过协商予以增减。

第六条　甲方按乙方作成的用地地图及数量表收买土地。

但此项工作可由甲方委托乙方。

第七条　甲方须于修建期间保护修建。

第八条　用地收买费、保护费、总务费，由乙方支出之日起至第三条的接交完毕之日止，按年利七分五厘，即每年每百元七元五角的比率加息。

第九条　第三条授受完毕之日确定的第四条修建费，加上第八条的利息为各线借款，接交各线的累计额为甲方对乙方的借款额。

根据昭和8年2月9日大同2年2月9日天图轻铁收买资金贷款合同提供的贷款，须在朝阳川——龙井村——朝鲜国境线接交完毕之日拨入前项借款额内。

第十条　前条借款的利率为年利七分五厘，即每百元每年七元五角，从第三条接交完毕之日起附加利息，于每年度(系指乙方的事业年度，下同)末支付。

未付的利息附以前项规定的利息。

第十一条　属于接交完毕的线路的一切财产及其收入，统作第九条借款本利的担保。

前项财产及其收入不得供作本契约以外之担保。

但乙方同意时不在此限。

第十二条　第一条所列铁路接交完毕后，乙方提供甲方的贷款，应于下一年度第一月投入第九条的借款额内。

甲方以前项贷款所取得的一切财产及其收入，应追加到第十一条的担保内。

对第一项贷款，从贷借日起至该年度末止按第十条利率附息。

前项利息及昭和8年2月9日大同2年2月9日的天图轻铁收买资金贷款契约第五条第二项之利息均以利润支付。

本契约所载的利润，系指第十四条规定的委托经营总收入扣除经营费之余额。

第十三条　乙方虽在铁道接交前亦得进行临时营业。

前项临时营业之损益金处理问题另行协定。

第十四条　甲方在接交完毕之日，将各该线路委托乙方经营，乙方除按本契约外，还根据满洲国法令规定进行经营。

第十五条　借款本利须以利润偿还，但经乙方同意得以其他财源偿还。

一旦从利润中扣除借款利息及其他费用仍有剩余，则商定按年偿还本金比率。

通过前两项偿还本金仍有剩余时，经协商后为甲乙双方所得。

第十六条　乙方须按特定运费输送甲方的军队及邮件。其细目另行协定。

第十七条　本契约自签字日起生效。

第十八条　本契约用日满〔汉〕文各作成两份，甲乙各执一份。解释本契约发生疑义时，取决于日文。

昭和8年2月9日

大同2年2月9日

南满洲铁道株式会社总裁　伯爵　林博太郎

满洲国政府交通部总长　　　　　丁鉴修

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营关系文书集》，第164—175页

## 天图轻铁收买资金贷款契约

(1933.2.9)

满洲国政府（以下称甲方）和南满洲铁道株式会社（以下称乙方）就天图轻便铁路收买资金缔结贷款契约如下：

第一条　乙方贷给甲方天图轻便铁路收买资金6,350,000元。

第二条　本贷款的利率为年利七分五厘，即每年每百元为七元五角。

第三条　属于天图轻便铁路的一切财产（包括经营权）及其收入提供为贷款本利的担保。但经乙方同意者不在此限。

第四条　甲方须从本契约签字日起委托乙方经营本轻便铁路。

委托经营中的盈亏核算由乙方处理。

第五条　甲方须在朝阳川——龙井村——朝鲜国境线建成并接交完毕之日，将第一条贷款拨入昭和8年2月9日大同2年2月9日的敦化图们江铁路及其他二铁路修建借款及委托经营契约

第九条规定的借款内。

第一条贷款由契约签字翌日起至拨入前项借款额止之利息，须以敦化图们江铁路及其他二铁路修建借款及委托经营契约第十二条的利润支付。

第六条　本轻便铁路的营业应于乙方开始敦化——图们江线及朝阳川——龙井村——朝鲜国境线营业的同时废止。

第三条之担保应于轻便铁路改建后，经过甲乙协商加以处理，其取得款应作第一条贷款偿还的部分财源。

第七条　本契约自签字日起生效。

第八条　本契约用日满〔汉〕文各作成两份，甲乙各执一份。

解释本契约如发生疑义，取决于日文。

昭和8年2月9日

大同2年2月9日

南满洲铁道株式会社总裁　伯爵　林博太郎

满洲国政府交通部总长　　　　　丁鉴修

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第183—186页

## 关于收买天图铁路的备忘录

(1933.2.9)

满洲国政府（以下称甲方）和吉林省天图轻便铁路股份公司(以下称乙方)基于中华民国11年11月8日的日华官商合办天图轻便铁路公司改订契约第五条，就收买天图轻便铁路交换备忘录如下：

第一条　甲方以6,350,000元收买乙方现有之天图轻便铁路一切财产及权利。但附表所列者除外。

甲方除前项外对乙方所有之债权债务不负任何责任。

第二条　乙方须于备忘录签字之日将第一条之财产及权利原

封不动地连同财产目录移交甲方的同时解散。

前项移交完毕以前,所收入的钱款物品均归乙方所有,以后的收入均属于甲方。

第三条　甲乙双方接交前条移交物品时,甲方应使行将被委任经营本铁路的南满洲铁道株式会社代表莅席。

第四条　铁路现有职员及使用人须由乙方解雇。

前项员工应由受甲方委托经营本铁路的南满洲铁道株式会社继续雇用。

第五条　本备忘录自签字之日起生效,同时中华民国11年11月8日的日华官商合办天图轻便铁路公司改订契约宣告无效。

昭和8年2月9日

大同2年2月9日

吉林省天图轻便铁路股份公司

日本方面代表

股东　南满洲太兴合名会社

社员代表、社长　饭田延太郎　加来美智雄

吉林省代表、吉林省长　熙　洽

满洲国政府交通部总长　丁鉴修

附表:

天图轻便铁路方面:

(一)银行存款;(二)暂付款;(三)未收款;(四)库存品;(五)机具。

间岛出张所方面:

(一)暂付款;(二)未收款;(三)外借款;(四)银行存款;(五)机具。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,第187—190页

## 关于处理天图轻便铁路及老头沟煤矿契约

(1933.2.9)

南满洲铁道株式会社(以下称甲方)和吉林省天图轻便铁路股份公司及老头沟煤矿公司的日本方面代表——南满洲太兴合名会社(以下称乙方)就天图轻便铁路及老头沟煤矿处理问题缔结契约如下:

第一条　甲方继承乙方对东洋拓殖株式会社的有关天图轻便铁路公司债务日金6,504,108元和有关老头沟煤矿公司债务日金647,024元,按下列方法处理之:

(一)上项债务金额中,乙方从东洋拓殖株式会社借入的大藏省预金部资金天图轻便铁路部分4,723,970元,老头沟煤矿部分506,030,共计5,230,000由甲方继承,作为甲方对大藏省预金部的债务。

(二)上项债务金额中,乙方从东洋拓殖株式会社借入的有关天图轻便铁路资金1,780,138元,有关老头沟煤矿资金140,994元,共计1,921,132元由甲方继承,作为甲方对东洋拓殖株式会社的债务。

第二条　除第一条的债务处理外,甲方还允诺付给乙方有关天图轻便铁路公司投资金1,807,705元及天图轻便铁路公司和老头沟煤矿解散资金等750,000元,共计2,557,705元,按下列条件发行社债,在契约签字后两个月以内付给乙方。但不满一万元的金额,由甲方用现金付给乙方。

一、发行价格:每一百元为一百元。

二、利率:年利五分五厘,每年付息二次。

三、偿还日期:昭和18年2月8日。

四、社债券的种类:一万元,一种。

第三条　乙方应使天图轻便铁路公司同满洲国政府缔结一项收买额为6,350,000元的天图轻便铁路收买契约，并使该公司把除了第五条所列财产以外的所有财产和权利让与满洲国政府，同时废除日华官民合办天图轻便铁路公司改订契约，解散公司。

上项收买价款通过第一条及第二条处理办法，等于甲方代替满洲国政府付给乙方，因此乙方须在缔结天图轻便铁路收买契约的同时使令该铁路公司向满洲国政府提出6,350,000的一纸收据。

第四条　乙方应使老头沟煤矿公司同甲方缔结一项收买额为428,059元的老头沟煤矿出让及经营契约，并使该公司把除了第五条所列财产以外的所有财产和权利让与甲方，同时废除合办契约，解散公司。

上项金额428,059元中，100,000元应在第一、第二两条所列金额外，由甲方另行作为矿产价款直接用现款付给老头沟煤矿公司满洲国方面代表。

第五条　天图轻便铁路公司或老头沟煤矿公司拥有之附表目录所列的银行存款、暂付款及未收款等债权和贮藏物品、土地、建筑物等无需让与满洲国政府或甲方。

第六条　在第三及第四条的财产及权利接交完毕以前所收入之金钱物品均归天图轻便铁路股份公司或老头沟煤矿公司所有，以后收入者均归满洲国政府或甲方。

第七条　除本契约列入者外，甲方对有关天图轻便铁路公司及老头沟煤矿公司的乙方债权债务不负任何责任。

第八条　本契约作成两份，甲乙各执一份。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第206—213页

## 关于满洲国铁路等借款及委托经营合并契约

(1933.2.9)

满洲国政府(以下称甲方)和南满洲铁道株式会社(以下称乙方)之间在昭和8年2月9日、大同2年2月9日缔结的满洲国铁路借款及委托经营契约、松花江水运事业委托经营细目契约，敦化图们江及其他二铁路修建借款及委托经营契约、天图轻铁收买资金贷款契约，以及将来关于满洲国铁路港湾水路及其附属事业甲乙双方可能缔结的契约(以下称各个契约)被确认作为整体来处理是适当的。兹根据此等各个契约，就借款及委托经营的合并，缔结契约如下:

第一条 根据各个契约的委托经营，由乙方合并执行。合并经营的收入及支出一律加以合并计算，从总收入中扣除营业费总额的总利润合并处理之。

第二条 各个契约所指定的担保，应作为各个契约借款本利的共同担保。

第三条 本契约自签字之日起生效。

第四条 本契约用日满〔汉〕文各作成两份，甲乙各执一份。

第五条 解释本契约如发生疑义，取决于日文。

附则

本契约同各个契约之间发生疑义时，应取决于本契约。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第192—194页

## 满铁总裁林博太郎与丁鉴修的换文

(1933.2.9)

敬启者，兹基于本日贵我之间签署之满洲国铁路借款及委托经营契约及敦化图们江铁路以及其他二铁路修建借款及委托经营

契约，决将该二契约所列之铁路委托贵社经营。因此，贵社以外的第三者同满洲国政府之间关于这些铁路所存在的债权债务拟根据现状，经过协商后由贵社加以处理，其所需付款及铁路收用补偿所需之国债证券的本利，拟由前两项契约规定的委托经营收入中支付。另外，关于奉山线的下列借款偿还额亦拟暂由前项委托经营收入中拨支。相应函达，即请查照。

计　开：

一八九八年中英公司借款

一九二一年中英公司借款

满铁调查部：《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》，第 195—196 页

## 关于松花江水运捐税等问题的备忘录

(1933.2.9)

满洲国政府国务总理郑孝胥(以下称甲方)和日本国关东军司令官武藤信义(以下称乙方)就松花江水运的捐税等问题，互换备忘录如下：

第一条　甲方对乙方管理的松花江水运委托经营事业免课一切捐税。

第二条　委托经营者暂限于支出下列经费：

（一）水运行政机关的经费和关于补修水路的经费；

（二）地方或公设机关历来在水运方面征收的经费；

（三）水上警备费。

上列各项经费支出额须在历来征收的限度内每年由甲乙双方商定。

昭和 8 年 2 月 9 日

大同 2 年 2 月 9 日

日本国关东军司令官　武藤信义

满洲国政府国务总理　郑孝胥

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,第204—205页

## 关东军参谋长小矶国昭致满铁副总裁八田嘉明函

(1933.2.11)

为转咨关于松花江航运税等项备忘录事。

现以另纸转去标题所示之备忘录〔即前开备忘录〕,祈查收。再者,该备忘录第二条之经费,经协商已决定者如下:

(一) 哈尔滨行政机关　年额银60,000元

(二) 江防舰队　年额银100,000元

但江防舰队所属之驳船三只,决定无偿移交给贵会社。

满铁调查部:《满洲国有铁道委托经营契约关系文书集》,第201—202页

## 关于满洲国铁路水运借款、修建及委托经营各契约的对外处理

一、此次满洲国政府和满铁将要缔结的契约有:

甲、满洲国铁路借款及委托经营契约、敦化图们江及其他二铁路修建借款及委托经营契约以及天图轻铁收买资金契约;

乙、关于上项各契约和今后满洲国政府与满铁就铁路、港湾、水路所要缔结的契约之经营担保、共同核算契约;等两种。

其中,甲类各种契约成立的事实很难保守秘密到底,而且考虑到实际承担业务的满铁的立场时,在某种程度上予以公布反有不使第三国产生疑惑的好处;与此相反,乙类契约作为极密文件应当严守秘密,这样做不仅没有不便之处,从各种关系上看来反而很有好处。因此,各种契约的处理态度应当是:

1. 甲类契约的原文,日满双方虽不予公布,但在适当时机,拟

按附录第一号进行发表，外国方面如对契约内容进一步提出质问，斟酌情况可以说明到附录第二号的程度;

2. 乙类关于合并经营、核算、担保之契约应绝对保守秘密。

附录第一号的公布方法如附录第三号。

此外，与本案相关联，外国方面如果提出门户开放机会均等问题，中英公司及四国借款团的关系，特别是关于洮昂线历来的经过问题，则应按附录第四号的精神与之周旋。

(附录第一号)

一、为确保满洲国治安并发展其产业，主要靠国内交通尤其是铁路的完备和发达。然而，现下国内非但没有充分普及的铁路网，而且小铁路分立，单个经营，颇为不利。因此，必须统一现有各铁路，进行合理经营，以提高其经济及技术效率。为达此目的，莫过于委任多年以来熟悉铁路经营的满铁进行统一经营。加之，这对于处理满洲国在铁路方面对满铁所负的巨额债务，亦甚方便。这就是通过此次契约将满洲国铁路委托满铁经营的缘由。此外，这样做也符合日满议定书第二项关于日满两国共同防卫国家的精神。

二、此次契约的要旨大致如下:

满洲国政府关于吉长、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齐克、呼海(包括松花江水运事业的一部分)、沈海、奉山(包括打通线和附属港湾)等各既成铁路对满铁负担的债务合计约一亿三千万日元，作为借款总额，以这些铁路所属的一切财产及收入为本借款的担保，将这些铁路的经营委托满铁。

关于满洲国政府与满铁以外的第三者之间存在的铁路的债权债务，经政府与满铁间协议，由满铁处理，其支付所需资金和偿还奉山线的中英公司借款，以铁路委托经营的收入支付。再者，奉山

线内与中英公司借款有关系者，在该借款问题解决前，从本借款的担保中除外。

满洲国政府另外将敦化图们江铁路、拉法哈尔滨铁路、泰东海伦铁路的建造，交由满铁承包。

该项建造费合计约一亿日元。

再者，与前开敦化图们江铁路的建造相关联，满洲国需要收买天图轻铁，为此满洲国由满铁借入约六百万元作为资金，将该轻铁的经营委托满铁。

（附录第二号）

此次各契约的要旨大致如下：

一、满洲国铁路借款及委託经营契约

满洲国政府确认，关于吉长、吉敦、吉海、四洮、洮昂、洮索、齐克、呼海、沈海、奉山（包括打通线及附属港湾）等各既成铁路对满铁所负债务合计为一亿三千三百六十五万四千四百七十二日元（详附表），以该款额为借款总额。

以这些铁路的一切财产及收入为前开借款的担保，将这些铁路的经营委托满铁。但奉山线内，与中英公司借款有关者，在该借款问题解决前，由本借款的担保中除外，同时，该借款的偿还资金的款额，由这些铁路委托经营收入中支付。

再者，前开各铁路，关于呼海铁路的委托经营，松花江和与之有关的水路水运事业，亦采取同样措施。就此签订细目协定。

二、敦化图们江线及以外二铁路建造及委托经营契约

满铁承包建造敦化图们江铁路、拉法哈尔滨铁路、泰东海伦铁路，其建造费，敦化图们江铁路 39,829,000 日元；拉法哈尔滨铁路 36,099,000 日元；泰东海伦铁路 25,636,000 日元。工竣接交完毕时，将建造费的本利作为借款，将该三铁路的一切财产及收入作

为担保，同时将其经营委托满铁。

再者，与前开敦化图们江铁路的建造相关联，满洲国需要收买天图轻铁，为此满铁向满洲国贷借六百三十五万日元，作为收买资金。满洲国将该轻铁的财产和收入提供担保，同时将该轻铁的经营委托满铁。将来天图线改筑完成接交完毕时，该项资金加算在前开敦化图们江线和以外二铁路建造借款及委托经营契约的借款额中。

附表〔各铁路借款额，已见前面有关契约，从略〕

（附录第三号）

各契约的公布方法

一、公布机关及地址

新京　　满洲国交通部

大连　　满铁本社

东京　　满洲国代表

东京　　满铁东京支社

二、公布内容

如附录第一号（发表时须由满铁修改字句）。

三、发表的时间

原则上应当在契约签字后尽速公布，但考虑到各方面情况特别是〔国际〕联盟会议的动向，应由有关各省商定其时间，然后由陆军省通知关东军，再由关东军通告满铁及满洲国交通部。

（附录第四号）

关于此次契约，在外国方面如在门户开放机会均等主义、借款团规约尤其是关于洮昂线过去的经过、奉山铁路中英公司的权利上成为问题时，可按下列意旨进行应酬：

一、同门户开放机会均等主义的关系

此次的各契约并不表明日本方面在满洲国铁路事业上获得了普遍的排他的垄断权，而是在和日本的利害关系较深，并在满洲国有其特殊必要的铁路方面缔结了借款修建以至委托经营的契约。同时，铁路事业在性质上属于国家事业，与国家生存有着重大关系，对外国人的门户开放机会均等主义，自应在适用范围之外。此次契约不外是资金和经验极其丰富的满铁会社代替满洲国本身出资修建和经营而已。

二、同借款团的关系尤其同洮昂线历来经过的关系

借款团规约的借款对象是中国政府、中国中央政府各部、中国地方政府，或中国政府、中国地方政府拥有和管理的与其他方面拥有管理的公司、法人，以及中国政府、中国地方政府担保的交易当事人。今天满洲国既已成立，对该国政府的借款自应在上项规约的适用范围之外。其次，关于洮昂线，大正14、5年间我方曾通告借款团及借款团有关国家，提出洮昂线修建承包金改为借款时将同意借款团参加，但这一通告是予想在把修建承包金改为以中国政府或中国地方政府为对象的借款时方为有效，并不适用于以满洲国政府为对象的借款，因为这个对象是从中国政府完全独立出来的。

三、同中英公司的关系

（1）此次契约不仅充分尊重了中英公司对奉山铁路借款的担保权，其借款的本利偿还财源还由奉山铁路收入扩大到满铁委托经营的一切铁路收入，因此中英公司处在比以前更加有利的地位。

（2）中英公司根据1898年北宁铁路借款契约第四条所取得的对奉山铁路的管理权，是在铁路借款本利偿还未能充分实行的情况下才发生的问题，只要满洲国今后按时清偿本利，自然不成为

问题。

（3）上项借款契约第六条规定，须聘用英国人及其他欧洲人为该铁路技师长等干部，中英公司如始终坚持这项权利，将不惜予以尊重。

〔以下与附件第一号内容相同，从略〕

满铁经济调查会:《满洲国关系条约集》，第147—159页

# 二、日本对中东铁路的破坏与收买，满铁接管中东铁路

## 1 “九一八”事变后日伪搗乱破坏中东铁路的种种阴谋

### 日本军部唆使白卫份子破坏中东铁路

关于前13日〔1932年4月〕的中东铁路成高子铁桥爆炸事件，资产阶级报纸一齐报道：“将同某国发生严重问题”，露骨地试图向苏联挑战。但事实查明，完全是日本帝国主义军部所为。

据查明的事实是，即于该铁桥爆炸前夕，巡道员发现该铁桥上安装炸药，很快就向中东铁路办事处作了报告，故中东铁路立即委托当地护路军（日本帝国主义军部领导下的吉林军）撤除上述炸药。可是，该军以荒谬的所谓“撤除炸药非常危险”为理由予以拒绝，不久军用列车通过该处，发生了爆炸事件。

证明这一事实的，还有松花江铁桥第二次爆炸事件（未遂）的例子。当时，该铁桥有两名看守人员（苏联公民和白俄人），和前一次情况相同，发现该铁桥安装着炸药，苏联公民工作人员马上就准备除掉，但这时不知被何人枪杀，当时在该处的白俄人则已逃跑。

除上述各种事实外，还可以举出确凿证据，明显证实这一爆炸事件完全是为了攻击苏联，由日本帝国主义唆使白俄人制造出来的。

三一书房刊：非合法时代的日本共产党中央机关报，复制版《赤旗》，第二卷，第169页，1932年4月23日

## 日伪特务机关逮捕并拷打苏联公民

关于4月14日中东铁路列车爆炸事件，如前所报，是日本帝国主义使令参谋本部的奉天特务机关以在满的白卫军为爪牙，为了得到对苏干涉的口实而进行的阴谋。以后，尽管证明这一事实的证据完全暴露，但反革命的满洲国官宪和特务机关却说真正犯人是在中东路工作人员内部，扣押无辜的苏联公民加以严刑拷问。9日，他们从成高子以真正犯人的罪名逮捕了中东铁路的四名中国工作人员，力图达到他们的预期目的。扣押的苏联公民大部分尚未释放，对上述四名劳动者进行着完全是惨无人道的拷问。

三一书房刊：非合法时代的日本共产党中央机关报，复制版《赤旗》，第二卷，第221页，1932年6月20日

## 日军唆使暴徒袭击车站

2月以来，中东铁路各车站屡遭武装暴徒的袭击，暴徒袭击的目标是苏联公民铁路工作人员，并只对苏联的货车进行破坏和抢夺。

不用说驻扎的日本军，就是满洲国警官也完全了解这一事实，但对此却毫不警备，也不准备逮捕。

苏联断然执行革命的和平政策，不给日本强盗军队以任何对苏干涉的口实。所以，日本帝国主义在表面上侈谈签订不侵犯条约，披起和平的外衣，在这种掩饰下，便同时采取上述办法，力图把苏联拉到战争的道路上来。这些暴徒袭击事件，很明显都是由于日本军的唆使而造成的。

三一书房刊：非合法时代的日本共产党中央机关报，复制版《赤旗》，第三卷，第200页，1933年3月20日

## 李绍庚给苏联方面代表库兹涅佐夫的通告

(1933. 3. 18)

历来通行于中东路西部线至后贝加尔铁路间的直通货车是非法的，两者之间并无任何协定，故应以 3 月 20 日为期，停止运行。如不照办，我方将采取适当有效的措施。

满铁资料课:《综合情报》,八第十一号,《中东铁路问题》,秘(一),第16—17页

编者注: 李绍庚当时任伪满中东铁路督办，后来曾任伪满交通部大臣和驻日大使。

## 苏联方面代表对李绍庚的回答

(1933. 3. 21)

这一运输，早在 1930 年试图向欧洲运输大豆时，经赁率委员会承认在案，后来始终未发生任何问题。因此，勿须进行所谓“非法”等叫嚣。

纵使此事不太合理，鉴于苏满合办经营铁路和苏满两国亲善关系，亦不应骤然相争。尤其目前运输之货物，乃是俄商同德商签订的四万吨大豆，并已运完一半，其余亦将在 5 月底以前运毕，届时这一运输自必停止。故希承认现状，准许继续运输为荷。

满铁资料课:《综合情报》，八第十一号，《中东铁路问题》，秘(一),第17页

编者注: 1930 年 10 月下旬，哈尔滨东北油房同业联合会申请由陆路直接向欧洲输出北满大豆和豆饼，同年 12 月 1 日得到东北政务委员会的认可，并于 12月上旬由东省特别区行政长官公署将此事通知东北各政府。从此便开始用中东铁路向欧洲输出货物，到 1932 年共输出大豆二十余万吨，“九一八”事变后这一运输进行了很长时间。

## 李绍庚对苏联的最后通牒

(1933. 3. 23)

兹特重申，坚决要求停止发往欧洲货物的直通运输，一如前此

通告。即希立即停止，并限于24日正午以前回答。如不肯承允，我方将采取断然的措施。

满铁资料课：《综合情报》，八第十一号，《中东铁路问题》，秘(一)，第18页

## 伪满方面不待苏联方面答复决定中止直通运输

库兹涅佐夫在最后通牒限期的二十四小时上午，访问李绍庚声称：

本问题经干部协商，决定向本国政府请示，因此正式回答希能展缓到接获指示（需时四、五日）。

满洲国方面于27日夜布置路警处严加监视。28日下午一时，森田司长〔伪满交通部铁道司〕再次会见库兹涅佐夫要求最后答复。库兹涅佐夫答称：

尚未接到政府指示。一入解冰期，计划由俄国欧洲部分运往沿海谷物种子和农具约一千车，因黑龙江铁路无力输送，预定委托中东铁路承运。现在一旦禁止直通，无疑将给这一运输计划造成极大困难。务希考虑苏满亲善关系，继续准许货车直通，如有必要，亦可在现有情况下协商签订正式直通协定。请将此意转达给满洲国政府。

森田司长于31日晨会见库兹涅佐夫，转达了满洲国政府的态度。本问题遂不待苏联方面同意，即决定中止〔直通〕。在此以前，新京政府还把禁止直通运输一事通知满洲里国境警备队，并严令该队："今后如有中东铁路车辆直通苏联领土，即须断然加以扣留。"

满铁资料课：《综合情报》，八第十一号，《中东铁路问题》，秘(一)，第19—22页

## 中东铁路管理局长路德依给中东铁路路警处长的抗议

兹据满洲里站长报称：3月28日18时，有路警处督察员费德罗夫偕同满洲国人巡警五名，日本人便衣二名前来第四号转辙场，从站西向仓库方面，把第五十号转辙器上锁，命令两名满洲国人巡警进行监视。为此，通往西部后贝加尔方面的通路为之杜塞，给车站作业造成极大困难。

即希贵官迅即打开第五十号转辙器，使车站作业恢复正常，同时须对暴行者费德罗夫督察员加以严惩为荷！

满铁资料课：《综合情报》，八第十一号，《中东铁路问题》，秘（一），第24—25页

## 中东铁路副理事长库兹涅佐夫给中东铁路理事长李绍庚的抗议信

(1933.4.10)

对本年4月8日贵函，谨通知如下：

根据你的通知，你已收到交通部的内容为："关于中东铁路和后贝加尔铁路之间的联络运输，在缔结正式协定之前不能容许，因而不应继续"的一封电报。又据4月8日管理局长的电话报告，4月7日二十一时二十五分，国境警察队长曾奉满洲国政府之命进行了如下通告："在政府之间获致协议以前，货物联运应上下一律停止"。旋即由该队长下令将转辙器关闭。该队长并通告："如打开转辙器而拟运往后贝加尔或由该铁路运驶车辆时，将以实力阻止，扣留的货物在政府指示以前，不得倒装。又从后贝加尔铁路到达满洲里站的车辆应予卸下，不得返还。"

本职对交通部上述见解不能不表示抗议，因为它违反了有关中东铁路的现行规定；同时对路警处的上述强制行为也必须提出坚决的抗议。

本年4月3日的信中，本职已通知你，我被委任参加关于经由满洲里直通运输的会议，并建议尽速缔结协定。在会议时，本职曾同意和你一道指示管理局长抑制发送西伯利亚直通货物，但由于你的回答和修改字句的关系并未发出这一指示。

对向西伯利亚发送货物的中东铁路货主，则进行了预告：应停止发送不倒车的货物。4月3日以后，各站完全停止发货。在满洲里站，4月2日以前装完的十五车已于4月6日以前移交完毕。乌铁至后贝加尔铁路的通过运输，在本年4月4日至6日之间，只是输送了在这以前受理的货物。这些通过货物有满车四十五辆，其中十四辆至今还留在铁路管区内，需要移交给后贝加尔铁路。此外，4月3日至6日之间，曾经发送空车三百十一辆，这些车辆是在交换车辆之外，由乌铁接受而需要移交给后贝加尔铁路的。

关于后贝加尔铁路至乌铁的通过货物，本职同意就技术方面进行协议，在缔结协定以前对该货物实行税关检查。

你在4月8日的来信中作了回答。在接到来信的同时，本职获悉上述路警处的强制行为。由于这一行为，不仅是直通即不换车不倒车的联络，就连倒车的联络也被断绝。这是违反所有铁路规则、手续和通过运输协定的，是完全违法的，它根本违背1896年东清铁路建设及经营契约、1896年合办东省铁路合同章程和1924年中俄及奉俄协定的规定。

苏联对通过运输（自乌铁至后贝加尔铁路及其相反路线）的权利和中东铁路实施这种运输的义务，根据1924年中俄及奉俄协定所确认的1896年合办东省铁路公司合同，和同一年的东清铁路章程，极为明显，丝毫不容怀疑。东清铁路建设及经营契约中规定了后贝加尔铁路（赤塔铁路）和乌铁之间的直通通过运输。该契约规定有：

“中国政府现定建造铁路，与俄之赤塔城及南乌苏里河之铁

路，两面相接，所有建造经理一切事宜，派委华俄道胜银行承办。”

又按该契约第十条规定，东清铁路不仅有义务输送通过货物，这种货物并得免除关税。即“旅客的行李和从俄国的一个站运往俄国另一个站的通过货物将不课征关税，同时免除一切内国课金税金。”〔契约原文为：凡有货物行李，由俄国经此铁路仍入俄国地界者，免纳一概税厘。〕

这一原则也被列于1896年的东清铁路公司章程中。该章程第三条第三项规定有：

“凡后贝加尔及南乌苏里铁路两面来往开行之各等车辆，中东铁路均应全部接管，照原定地点转运送到，不得迟误。”

在第四项还规定：

“凡一切通车不论载客运货者，中东铁路所开行之速率，较西伯利亚铁路通车不得低减。”

根据1896年东清铁路建设经营契约第十一条，东清铁路公司被赋与制定适用于该铁路的旅客及货物运费。因此，该铁路可以限定最高的费率，以完成它对通过输送的义务，即可降低通过输送运费到几乎接近免费的程度。但为了避免这样做，在章程第三条第七项却规定：

“凡过路行客货儎之运费及电报之转递费，由公司呈准俄政府定拟最少之价值，在铁路租界〔让〕期限之内，无俄政府许可，公司不得私自增加，此项通车运费及电报费之价目，由公司会同度支大臣协商厘定。”

从上述各项规定可以看出，直通运输（不换车，不倒车）被规定为整个契约期内东清铁路的不变义务。

上述通过运输及直通联络的（最高）费率，曾为当时的东清铁路所实施。

最后的费率规定是在1913年1月1日以后实施的。

根据中东铁路章程第二条第七项，上项费率只要不修改，在条约期满前就是有效的。通过1924年5月31日的中俄协定和1924年9月20日的奉俄协定确认，1896年的东清铁路建设及经营契约和同年该铁路章程只要不同这些协定发生抵触，并且不侵犯中国主权，即为有效。

旅客及货物的通过和直通运输并不侵害中国(现在的满洲国)的主权。同乌苏里的联络事实上还在实施中。

由上所述，有关旅客及货物通过(及直通)运输的1896年契约第十条和同年东清铁路章程第三条的规定，征诸1924年的中俄及奉俄协定也不能不认为有效。

如上所述，苏联对通过(及直通)运输的权利和实施该运输的中东铁路的义务，现今依然存在。

中东铁路理事会委任管理局长就恢复联络运输问题同莫斯科交通委员会进行交涉一事，并非为了制定实施该运输的义务，而是为了协商费率及其他事务方面的细节问题。因为1913年的费率规定需要大加修改(关于此事，已于本年1月19日以第252号文件通知你了)。

1913年的费率规定，根据东清铁路章程第三条第七项，在租借期满前或修改以前是有效的，故在修改以前必须依据1913年1月1日以后实施的费率规定。

根据上述，可以明显看出，苏联对于通过运输(不换车，不倒车)的权利和实施这项运输的中东铁路的义务，即使现在也还是存在的，而运输费率在修改以前必须依据1913年1月1日开始实施的第7670号费率(及其他准此之费率)。

根据上述，本职除对严重地妨碍了直通运输的上项官方行动表示抗议外，希望你能采取措施铲除关于直通运输的障碍，恢复1896年东清铁路建设经营契约及章程的效力。本职深望：第一、采

取措施，迅速阻止满洲国官宪在满洲里车站的一切非法行为，恢复该站的正当业务，并保证不阻挠开往海参崴方面的通过运输；第二、由你通知本职，在最近的将来，是否能开始协商缔结中东铁路及苏联各铁路的直通运输协定。

本职希望你能给我以这种可能性：由本职在最近时期通报我国政府，本问题通过你的协助，根据中东铁路契约及章程的规定，得到了良好的解决。

满铁资料课：《综合情报》，八第十一号，《中东铁路问题》，秘（一），第34—42页

## 日共《赤旗报》声称日本给苏联加上"盗窃货车"的罪名毫无理由

迫不及待地准备对苏联进行干涉的日本帝国主义，最近又捏造了所谓"中东铁路货车事件"，开始对苏联进行新的大规模的疯狂挑衅。

用看门狗满洲国和日本帝国主义的话来说，苏联趁着日本占领满洲的紊乱时机，撕毁了过去的一切协定，擅自利用中东铁路，并将其货车用于海参崴至贝加尔州之间的运输，同时还把他们使用过的三千五百辆货车盗走。事实是这样吗？事实是：苏联利用中东铁路比绕道西伯利亚为有利，这不仅是数年前同中东铁路管理局、去年春同满洲国签订的协定规定的既得权利，而且还有明文规定：对每辆货车支付三卢布的租金，使用后归还。因此，从中国人民手中夺取了中东铁路，也夺取了包括全满铁路的广大地区的日本强盗，毫无理由给苏联加上"盗窃货车"的罪名。尽管如此，日本强盗和满洲国却以此为借口禁止联运和使用货车，在东西国境开始对货物征收高额关税。他们这种公开的挑衅、掠夺的真相，在此已暴露无遗。

其首要目的，就是妨碍苏联利用中东铁路进行运输，驱逐苏联在满洲的经济势力，垄断中东铁路，进一步破坏苏联的社会主义建设，利用这一铁路更加公开地准备对苏干涉。

三一书房刊：非合法时代的日本共产党中央机关报，复制版《赤旗》，第三卷，第219页，1933年4月15日

## 苏联副外交人民委员加拉罕交给日本大使的备忘录

(1933.4.14)

一百二十四辆«E»型（迪卡波特）机车系俄国政府从美国为俄国铁路购买的同型机车的大部分，中东铁路过去与现在同这批机车均无关系。这批机车经海路从海参崴运入后，即交由海参崴铁道工厂和哈尔滨铁道工厂进行装配，然后移交苏联铁路使用。

由于受到1918—1919年间远东反苏武装干涉的影响，这一百二十四辆机车在运往苏联途中停留在中东铁路。

在中东铁路管理局保存的档案中，保存着确凿无疑的凭证文件，这些文件表明：

历年因武装干涉停留在中东铁路上的机车为：

1918年38辆　1919年33辆　1920年36辆　1921年17辆　共计124辆

这些机车属于苏联所有，曾不止一次地为中东铁路管理局、监事会、理事会等部门的大量不容置疑的决议所证实。这方面引证的材料，还见诸于中东铁路管理局的下述正式记录：

1918年的第115号

1919年的第361号

1920年的第597、760号

1921年的第974号

1922年的第1755号

1927年的第3951号

此外，在铁路理事会和监事会批准的192 2年度中东铁路营业报告中，也有“一百二十四辆迪卡波特型机车属于苏联所有”的正式但书。

在审查1922年的营业报告时，据1923年7月2日管理局会议议事记录第478号载称：“管理局……必须指出，虽然〔路方〕使用俄国政府的机车车辆，但其使用费并未见诸于预算或决算报告中。因此，铁路经营的技术和财政方面的成绩，在相当程度上是靠俄国政府的牺牲取得的。”

在迄1932年为止的中东铁路的全部年报中，一百二十四辆迪卡波特机车因为属于苏联所有，从来没有列入中东铁路的资产。

只是去年因这批机车向苏联铁路移动，铁路理事会的满洲国方面始提出这一问题，但理事会副理事长库兹涅佐夫在1932年4月7日的理事会和监事会会议上，对此业已作了解释，他说：

“这些机车并非初次驶入苏联领土，因此对于中国方面的不安，我们感到难于理解。中国方面想必知道，这些机车是在武装干涉时期停留在中东铁路上的，所以，在这个问题上，理事长先生和我们的其他同事不应对我们有任何要求。

“即使在今后，我们也认为我们有权使用这些机车。同时，我们还绝对保证，我们的中国同事可以完全放心，我们也和你们一样关心中东铁路的正常活动，而机车在苏联领土内的停留也决不会给中东铁路的正常活动造成损失。”

另外，满洲国方面某些代表认为，俄国政府因装配这些机车对满洲国方面负有债务，似乎这一事实可以证明中东铁路占有这些机车的要求是正当的。但是，中东铁路在此全部时间内因租用和使用这些机车而亏欠苏联政府的债务，要超过装配这些机车的债务的许多倍。

至于中东铁路的一定数量的车辆停留在苏联领土内，从来不足为奇，也不非法。作为毗连铁路之间的车辆交换，正如苏联铁路的车辆时常停留在中东铁路上一样，中东铁路的车辆也时常停留在苏联铁路上。例如，现在至少有 2,000 辆属于苏联铁路的车辆停留在中东铁路上，这一数目即使不超过停留在苏联铁路上的中东铁路的车辆的数目，至少也大致相当。

某些时期中东铁路的车辆自苏联返回有所拖延，这并不是中东铁路的管理机构或苏联铁路的过失，而是铁路沿线地区的军事事件所造成的结果，而在这些事件中，苏联保持中立。既然中东铁路东西两端被切断达数月之久，那么在这个时期，车辆的正常返回中断，就极其自然。

因此，中东铁路理事会理事长李绍庚先生和满洲国方面其他代表指责副理事长库兹涅佐夫，说什么似乎破坏了车辆租让交换的平衡，是不妥当的。对此，至少要求仔细核对记录和统计中东铁路的现有车辆，而这一点正是铁路理事会苏联方面所一贯主张的。

苏联《真理报》，1933 年 4 月 18 日

## 苏联副外交人民委员加拉罕对日本大使太田的声明

(1933. 4. 16)

鉴于中东铁路出现令人不安的局势，副外交人民委员 Л·M·加拉罕于本年 4 月 16 日召见日本大使太田，并代表苏联政府向他提出如下声明：

1. 日华冲突初始，日军进入满洲后，日本政府曾经多次通过日本驻莫斯科大使并直接向苏联驻东京全权代表〔大使〕保证，苏联的权益，特别是苏联对中东铁路的权益将不受侵犯，而且日军司令部和日本驻满官员均奉有不得对苏联权益进行任何侵犯的严格训令。类此声明，不仅在事变当初，即在后来事变发展的过程中，

也曾一再反复提出。由此可见，日本政府对可能侵犯苏联权益的一切事态，业已承担了责任。

苏联政府对日本政府的这些保证，是怀着某种满意的心情接受的。因为在事变当时，日本地方当局确曾希望避免发生可能危害苏联权益的一切事态。由于受中东铁路沿线地区军事行动的影响，中东铁路蒙受了重大损失。苏联政府曾经提请日本政府注意这些损失，但鉴于这种损失可以视为军事行动造成的，苏联政府对此并不感到特别不安。

2. 然而，过去数月间，满洲国当局、满洲国的日人顾问以及地方日本当局本身的行动，在中东铁路上造成了严重的局势，使苏联政府深感不安。这不仅因为这种局势妨碍了中东铁路的正常营业活动，而且还因为这些活动的目的，是使中东铁路的局势尖锐化，蓄意在个别问题上制造纠纷。

3. 苏联政府提请日本政府注意以下主要事实：

(1) 1933年7月7日，满洲国当局强占了中东铁路转运码头。正如去年7月8日照会日本政府那样，这次强占是在在满洲国供职的日本官员的直接策划下进行的。由于上述人员的阻挠，这一问题至今未能得到解决，从而使苏联利益遭到损失。

不止于此，尽管日本政府外务省已经允诺协助尽速解决问题，日本军事人员仍于本年4月11日占据了码头办事处，在建筑物上悬挂日本国旗，并布设了日本岗哨。

假定说，迄今为止，这些非法行动是由满洲国当局采取的，日本政府甚至出面作了调节，那么，现在则是日本当局亲自决意攫取过去和现在都成为谈判对象的权益了。对于这种明显违背日本政府上述保证的行动，苏联政府不能不提出抗议。

(2) 根据日本政府的请求，苏联政府曾经允许通过中东铁路转运日军。勿须指出，苏联政府和中东铁路过去和现在都认为这

种运输纯属商业性质，必须在适当时候偿清运费。

然而，中东铁路同日本军事当局之间就此问题进行的谈判却被一再拖延，亏欠的运费已达巨大数额，加上因满洲军事事变造成商业运输锐减而使中东铁路遭受的重大损失，其财政情况更趋恶化。

(3) 苏联政府对满洲最近发生的事件特别感到不安。警察当局在满洲国日本官员的直接指挥和参加下，采取了一连串旨在破坏中东铁路正常活动、严重侵害苏联权益的暴力行动。这些行动是：采取用道钉钉死转辙器的办法，切断中东铁路和后贝加尔铁路之间的联运，以断绝苏联和中东铁路之间的交通，并给欧亚交通造成困难；扣留苏联货物，从而粗暴地侵犯了苏联通过中东铁路进行联运的权利。

(4) 在中东铁路东线，现在由于胡匪有组织地袭击列车和铁路设施，有预谋地颠覆列车，以及对在中东铁路供职的苏联公民进行袭击、掠夺、杀害和绑架，秩序已完全陷入混乱。日本政府曾经要求允许将日军运至中东铁路东线，向苏联政府保证，其目的在于恢复沿线秩序，并表示负责维持秩序。但是，从秩序和安全这点上看，即使在最坏的时期，也没有恶化到现在这样的程度。

(5) 最近时期，满洲国当局和满洲日本驻满当局制造了停在苏联领土内的机车和车辆问题，而且完全故意地加以夸大。但它们也必定知道，在这一问题上，苏联当局完全不该受到指责。这里所说的机车本为苏联政府所有，从来不是中东铁路的财产。作为苏联资产的中东铁路也好，满洲国也好，更不要说日本人，对这些机车都不能有任何要求。至于谈到车辆，由于苏联铁路和中东铁路之间经常交换车辆，中东铁路一定数量的车辆现在停在苏联领土内就毫不足奇，因为有同样数量，甚至有更多的苏联铁路车辆（现有 2,000 多辆）现在正停在中东铁路上。有时车辆自苏联返回

中东铁路之所以迟误，是由于中国军队和日满军队之间的军事行动所致，这种军事行动，数月来一直从东西两端切断了中东铁路。

（6）大举逮捕苏联公民，其中许多人经过一年以上还没有受到审讯，处于骇人听闻的可怕境地，遭受折磨和拷打，而日本宪兵和在满洲国供职的日本官员直接参加了刑讯。

4. 上述种种，虽非侵害苏联权益的全部事例，但苏联政府愿意提请日本政府注意其所作出的关于不侵犯苏联权益的保证，并坚持要求采取足以保障苏联权益不遭任何侵犯的有效措施。

苏联《真理报》，1933 年 4 月 18 日

编者注：1945 年以前苏联称其驻外使节为“全权代表”，之后始改称“大使”、“公使”。

## 塔斯社消息

本年〔1933 年〕4 月 13 日，满洲国政府驻哈尔滨外交代办施履本向苏联驻哈尔滨总领事斯拉乌茨基递交一封信件，他在信中重新提起某些«E»型机车（迪卡波特）由中东铁路进入苏联铁路的问题。这些机车原系苏联铁路所购买，在武装干涉时期曾一度停留在中东铁路上。

施履本外交代办在他的信中对斯拉乌茨基在去年 9 月 12 日信中关于这些机车属于苏联所有的详尽解释提出异议，其理由是似乎没有文件证明上述机车属于苏联铁路。

满洲国政府的代表虽然承认这些机车确实未曾列入中东铁路的资产，但他仍然断言，这些机车已成为中东铁路财产的一部分，因为直到最近，在这些机车的所有权问题上并无争执。

基于上述，施履本外交代办要求退回进入苏联领土内的机车并向路方偿付这些机车的使用费。

本年 4 月 18 日苏联驻哈尔滨总领事斯拉乌茨基给施履本外

交代办写了复信。〔下略，复信内容与4月14日加拉罕给日本大使的备忘录相同。〕

苏联《真理报》,1933年4月21日

## 塔斯社消息

中东铁路副理事长库兹涅佐夫收到理事会理事长李绍庚先生就满洲里车站局势于本年4月12日和4月18日寄来的两封信。

李绍庚先生在第一封信中硬说，似乎乌苏里铁路向中东铁路借用了大量车辆,并坚持要求尽速退还,还要求退还进入苏联领土内的迪卡波特机车。

李绍庚在第二封信中说，满洲国当局在满洲里车站的暴力行动,钉死连结中东铁路和后贝加尔铁路的转辙器,切断直通联运等等,都是奉交通部的指示采取的,其目的是要保护铁路财产和切断直通的不倒装的联运。至于国际联运列车,据李绍庚说,这种联运不会受到任何妨碍,而且也没有任何刁难这种联运的意图。

为了回答这两封信,库兹涅佐夫副理事长于本年4月20日交给李绍庚一封复信。其中指出，在李绍庚4月12日和4月18日寄来的两封信中,他看到对他在4月10日寄给李绍庚的信中提出的问题没有给予答复。在那封信中，库兹涅佐夫副理事长对铁路警察在满洲里车站的暴力行动提出了坚决的抗议,并详细地说明,根据现行条约，苏联有权通过中东铁路进行直通联运。库兹涅佐夫副理事长在4月10日的信中还曾要求采取措施立即制止一切非法活动和取消一切非法指示,同时要求通知他,何时开始满洲国政府交通部所提议的关于缔结中东铁路与苏联铁路直通联运专门协定的谈判。

库兹涅佐夫副理事长指出，他希望对他提出的问题尽快作出答复。

库兹涅佐夫副理事长接着写道："我认为必须说明下面一点：你在信中说'中东铁路是两个国家共同的企业'。首先应该指出，这是把所有权问题和管理问题混为一谈了。你必定知道，中东铁路是苏联的财产，仅仅在管理上才是共同的。"

在谈到欧亚国际直达交通问题时，库兹涅佐夫副理事长写道："你从铁路管理局局长路德依的电话电报中一定知悉，铁路管理局对下述各种情况深感不安：4 月 7 日，边防警察部队长官在满洲里车站向站长发出书面通知，内称奉满洲国政府指示，在两国政府间问题解决之前，两方的直通货运将行停止。然后，在转辙器上加了锁，并且警告：如果有人试图开锁或把车辆发上后贝加尔铁路，即采取武力行动。同时，在接到政府指示前，被扣押的货物也不得倒装，而从后贝加尔铁路驶来的车辆，卸货后亦不得返回。

"我于 4 月 10 日曾特意给你写信，要你对此予以注意。但是，迄今为止，对于据说奉交通部指令采取行动的警察当局是否取消这一指令，仍然一无所知。

"对于地方当局造成的障碍，铁路管理局曾于 4 月 8 日来电请求指示，并提到，许多参加欧亚国际直通联运的铁路要求管理局为欧亚直达交通货运提供方便。

"铁路管理局关心中东铁路的利益，对本国的利益尤为关切，迄今一直在等待排除满洲里车站上的障碍和关于采取这一行动的通知。

"众所周知，直至现在还没有得到这种通知，尽管管理局有义务立即满足欧亚联运参加者的要求，但为了等待你我采取措施和答复，铁路管理局仍然不急于恢复这种联运。

"妨碍欧亚直通联运的是满洲国当局，特别是交通部的代表。驻满洲里警察当局就是按照他们的指示，在满洲里车站采取侵害中东铁路以及参加欧亚直通联运的各铁路利益的非法措施的。

“我希望，为防止妨碍中东铁路履行义务，你应考虑对驻满洲里站的当局发出必要的指示，责令停止它们所干的不法行动，并饬其将此正式通知事先被告知采取上述措施的那些人，以使铁路管理局能够向联运参加者发出直达交通继续进行的通告。”

苏联政府对于车辆和机车问题的观点，在副外交人民委员加拉罕对日本驻莫斯科大使太田的声明中，在苏联驻哈尔滨总领事斯拉乌茨基给满洲国外交代表的信件中，均曾提过。库兹涅佐夫副理事长再次予以重申。而后，他接着指出，满洲国当局在保护中东铁路财产的借口下，采取了一系列旨在首先破坏中东铁路正常活动的暴力行动，并给苏联的利益造成严重的损失。但中东铁路管理局的满洲国方面并未采取措施维护铁路的利益，防止由于中东铁路东线列车颠覆而造成的机车车辆的大量损坏，退还从中东铁路强制割出的转运码头，保障铁路员工的人身安全和财产安全，等等。

最后，库兹涅佐夫副理事长表示，希望李绍庚采取相应的措施解决这些问题，敦促向驻满洲里车站当局发出指示，责令其不得阻挠铁路参加欧亚直通联运的正常活动，不得阻挠在苏联各条铁路间合法地利用中东铁路进行联运，为中东铁路的正常活动创造必须的条件。

库兹涅佐夫副理事长着重指出：中东铁路的苏联代表对中东铁路的正常活动表示关切，如果严格遵守有关中东铁路的协定和章程，这条铁路是会给双方带来极大好处的。

苏联《真理报》，1933年4月24日

## 库兹涅佐夫副理事长给李绍庚先生的复信

（1933.4.28）

〔真理报〕编者按：中东铁路理事会副理事长库兹涅佐夫于本

年4月10日、4月20日就中东铁路满洲国当局的非法活动先后写两封信给理事长李绍庚。李绍庚也于本年4月20日、4月22日先后写了两封信，作为答复。

李绍庚在这两封信中否认中东铁路属于苏联的事实，断言库兹涅佐夫副理事长对此所作的声明没有任何法律根据。

李绍庚指责苏联方面，特别是铁路管理局局长采取了非法的、片面的行动。

李绍庚重复其以前的说法，说什么在中东铁路和苏联铁路之间的车辆交换一事上，在原属苏联的《迪卡波特》型机车进入苏联铁路一事上，存在着不正当的活动。李绍庚硬说，似乎苏联方面回避回答后一个问题。

库兹涅佐夫副理事长对苏联根据条约、中东铁路章程、北京协定和奉天协定所享有的直通过境运输权利，作了详细解释。在答复这些解释时，李绍庚对条约和中东铁路章程的约束力提出异议，并怀疑奉天协定是否还具有效力。

4月28日，库兹涅佐夫副理事长给李绍庚写了下面这封信：

敬启者，对于你在4月20日、22日的两封来信，谨作如下说明：

一、虽然你否认中东铁路为苏联所有，是苏联的财产，并断言在这方面没有任何法律根据，但中东铁路属于苏联所有一节，从来没有任何人提出异议，这是一个没有争议的事实，并为各种文件和协定所确认。

因此，对于你以上所述，只能解释为公然企图撕毁现行协定，首先是撕毁1924年同苏联签订的北京协定和奉天协定。北京协定和奉天协定均以中东铁路是苏联资产这一不容置辩的事实作为根据。这两个协定规定了苏联政府自愿提供给中国政府的种种特惠，但丝毫没有触及苏联作为这条铁路的所有者的权利。

奉天协定第一条第二款规定："自本协定签订之日起，苏联方面同意，中国有权赎回该路。"该铁路可由中国政府"用中国资本以公道价额赎回之。"北京协定第九条第二款也明文规定："苏联政府允诺，中国以中国资本赎回中东铁路及该路所属一切财产；并允诺，将该路一切股票、债票移归中国。"试问，如果苏联不是铁路的所有者，中国政府怎能同意向苏联收买这条铁路？

正因为苏联是该铁路的所有者，在奉天协定第一条第七款和第十二款以及北京协定第七条中才作出规定，苏联作为该路所有者，在决定该路的财政问题时具有决定权。

苏联对中东铁路的所有权是北京协定和奉天协定的基础，然而你却企图对这一基本事实提出怀疑，这使我深感不安，并认为，满洲方面立意要撕毁这两个作为协定和共同管理这条铁路的基础的协定。

二、鉴于满洲方面的上述侵吞意向，最近产生并继续使中东铁路的正常业务活动复杂化和遭到破坏的冲突与误会就不问自明了，而且具有特殊意义。满洲方面因何违反北京协定和奉天协定，破坏中东铁路的直达运输，切断中东铁路与苏联各铁路之间的联络？因何在原属苏联的机车问题上扯谎和要求归还？因何在东线上停有更多的苏联车辆闭口不提，却毫无根据地谴责苏联铁路故意扣留车辆不放？所有这些问题，都不问自明了。

至于日满当局占领中东铁路码头，抢夺货车、铁路设施，日满军警干涉铁路的行政技术领导，对在中东铁路供职的苏联工作人员采取令人忿怒的暴力等节，就更勿须多谈了。

三、我在4月10日给你的信中，已据现行的契约，就苏联拥有直通过境运输权利一事作了详尽的说明。

东清铁路建设经营契约第十条写道："凡有货物、行李，由俄国经此铁路，仍入俄国地界者，免纳一概税厘。惟此项货物，除随身

行李外，该公司应另装车辆”。在中东铁路章程第三条中，关于这种通过权利写的更加明确，该条写道:“凡后贝加尔及南乌苏里铁路两面来往开行之各等车辆，中东铁路均应全部接管照原定地点转送，不得迟误。”

中东铁路章程和经营契约的这些条文证明，我在4月10日的信中所作的声明有充分的根据，同时也使我主张迅速缔结中东铁路和苏联铁路直通运输特别协定。

你企图曲解中东铁路对苏联铁路所承担的这些义务的真正含义并否认苏联沿中东铁路的直通运输权利，这不外是反映了无视现行国际协定的满洲国的态度。对此，我想断然声明如下:你我均未被授权修改现行协定及条约，更不要说废除;双方都必须严格遵守北京协定及奉天协定，而在有关满洲的部分，根本没有讨论的余地。

四、同时，我还要断然驳回你对中东铁路管理局局长的所谓片面非法的行动的指责。

在任何问题上，你都找不出证明铁路管理局局长有此等行为的证据。你更无法否认和后贝加尔铁路的直通联运是在你完全清楚和同意下进行的。

铁路管理局局长最近几年在军事事变条件下和自然灾害条件下的活动，应当得到所有关心中东铁路正常业务活动的人的最高评价。满洲方面首先应当对铁路管理局局长表示感谢，因为他通过自己对铁路的领导，在极端困难的条件下，为使这条对整个地区极为重要的铁路线免遭破坏和瘫痪做出了贡献。

五、关于车辆和机车问题，我在4月20日的信中已经作了充分的说明。你指责似乎苏联方面回避回答机车问题也是没有根据的。相反，苏联方面从这一问题刚一产生时起，就一直坚持我在1932年4月7日中东铁路理事会议上声明的立场。

现在，我就此问题作出充分说明已经时过一年，满洲方面为了给撕毁北京协定和奉天协定制造借口，竟突然故意地重新提出这一问题，我对此不能不表示抗议。

六、最后，我必须提醒你严重注意：由于你企图通过否认苏联对中东铁路的所有权和直通运输权以及切断中东铁路与苏联铁路的正常联运，使北京协定和奉天协定失去效力，你就已经使有关共管中东铁路的国际法令遭到破坏。

我不得不完全重申我在4月10日和4月20日信中所提出的要求，同时希望驻中东铁路的满洲国代表能和苏联一样，关心中东铁路的正常营业活动，并严格遵守北京协定和奉天协定，放弃任何破坏和撕毁两个协定的企图，而共同进行工作。对自己对这两个协定所承担的义务，满洲国政府在1932年3月12日致苏联政府的照会中也不得不予承认。

苏联《真理报》，1933年5月3日

## 日本政府对苏联政府4月16日声明的复照

(1933. 5. 26)

满洲事变发生后，鉴于日军的活动扩大到北满，日本政府曾不止一次作出保证：它将尊重苏联对中东铁路的权益。在后来相继发生的事件中，在满日军以及日本当局，尽管在肃清北满地区的土匪的活动中遇到种种困难，仍然十分注意不使中东铁路的利益受到损失。这是苏联政府应予充分重视的明显事实。但是，苏联政府却认为，满洲国当局、满洲国的日本顾问和日本地方当局本身近几个月来的行动，在中东铁路造成了严重的局势，使苏联深感不安，因为这些行动不仅破坏了铁路的正常营业活动，而且其目的是要使铁路的局势尖锐化，所以苏联政府要求日本政府采取有效措施，确保苏联利益免遭损害。同时还提出一些它认为是侵犯上述

利益的个别事实。

在苏联政府所列举的事实中，有一些事实纯属满洲国政府之权限，与日本政府无关。在这些事件中，可能有身为满洲国政府官员或顾问的日本人参加，但因为满洲国的这些日本人官员和顾问系按个人意愿在满任职，并完全在满洲国政府的领导和监督下进行工作，因此日本政府不能对这些人的行为负责。所以，这里没有必要回答这些问题。

至于那些与日本政府有关的事实，已责令有关地方当局对这些问题进行详细调查。经过调查，弄清事实的真象如下：

一、关于日本军事人员占领哈尔滨转运码头办事处问题，其经过情形如下：自1932年洪水以来，哈尔滨就闹严重的房荒。因此，日军司令部驻码头卫戍部队在本年松花江开航时，就向满洲国交通部东北内河航运局租用了座落在第八区码头的一栋建筑物。但是，这时该航运局和中东铁路之间尚在继续进行关于使用这一码头的谈判，所以日军司令部在租用这一建筑物时曾经约定，一俟谈判结束，即将该建筑物腾出。就现在所知，关于此点，航运局曾经适时地通知了中东铁路。因此，这一问题与中东铁路和航运局之间进行的谈判毫无关系，更不存在所谓日本当局强占该时期仍为上述谈判内容的码头的事实。此外，日军司令部租用的建筑物位于停车线一带，在码头的后身，这里的中东铁路的正常业务活动，一直在正常进行。可见，中东铁路的工作丝毫没有受到这一问题的影响，因此，决不能说日军司令部使中东铁路遭到损失。

苏联驻日大使曾就上述码头问题提出声明，希望日本方面进行善意的调停。日本外务省当即说明，这是苏联与满洲国之间的问题，与日本政府毫无关系，但作为友好的表示仍然采取措施，要求有关地方当局说明事情真相。日本外务省绝对而且从来没有向苏联方面作过任何协助尽速解决这一问题的保证。

二、关于支付运输日军运费问题的谈判，几乎已经取得协议，即以总运费的百分之五十折算支付。目前，正在进行关于这种低运费适用的车辆类别和最高吨位、确定装甲列车运费的谈判。关东军对这些问题的意见，已经详细地通知中东铁路，军方现在正在等待中东铁路的答复。因此，说关于这一问题的谈判似乎被日本军事集团故意拖延，因而使中东铁路的财政状况恶化，是与事实不符的。只要有互谅互让精神，这一问题不要很久就会得到解决。此外，尽管谈判尚未结束，关东军应中东铁路的要求，已先后五次向路方支付总数为二百二十万日元的预付款。

三、在中东铁路东线地区，本年春季确曾发生过窜入山里的胡匪不时出没并袭击列车和绑架……〔此处字迹不清〕公民的事件。但这仅是一时的现象，而且受害者不只是苏联公民，还有日本公民和满洲公民。因此，不能说只是苏联公民遭到了袭击。何况，由于日军消灭胡匪，东线已于本年1月恢复了交通，且迄今为止一直未停止其业务活动。

四、在满日本当局从来没有介入满苏之间的最近争端。苏联政府说，似乎这些日本当局故意制造关于停在苏联境内的机车和车辆问题，这是与事实不符的。如果这不是苏联方面缺乏信任态度，至少也是故意歪曲事实。相反，最近时期以来，苏联的通讯机构《俄通社》对在满日军司令部和日本地方当局的行动，曾不止一次地散布毫无根据的诽谤性报道，这使日本方面极为不快，日本对此深表遗憾。有鉴于此，日本政府不能不要求苏联政府立即采取相应措施驳斥和禁止这种报道。

此外，苏联政府认为，车辆自苏联返还中东铁路之所以拖延，系因中东铁路在日满军队和中国部队作战期间被从两端切断的缘故。诚然，某个时期以来，由于反满匪帮麕集沿线地区，铁路确曾从两端被切断。但是，由于日军奋力清剿这些土匪，铁路东西两端

已分别于去年12月、今年1月先后通车。因此，推说中东铁路因日本军队同其他军队之间的军事行动被从两端切断，来为车辆返还拖延辩解，乃是对事实的轻忽。

五、去年4、5月间，满洲国当局逮捕了数量颇多的苏联公民。而且，逮捕是与旨在直接或间接危害日军的事件相联系的。属于这类事件的首先有去年4月12日在中东铁路东线成高子车站发生的载运日军的列车颠覆事件（在这一事件中有数十名日军官兵伤亡），其次有几乎同时发生的妨碍双城堡日军活动的图谋（事前发觉）、巴扎诺夫运入爆炸物案、爆炸松花江二号桥未遂案（事前发觉）、破坏香坊铁路的图谋（事前发觉），等等。日本宪兵根据需要给予满洲国当局以协助，有时也参加了这些事件的侦讯。日本宪兵采取这些行动是极其自然的，因为上述事件的目的是要危害日本军队。但是，日本宪兵却没有拷打和折磨苏联公民。

日本政府相信，通过上述，苏联政府会完全了解，日本军队和日本当局在其行动中从来无意使中东铁路的局势尖锐化，从来没有在中东铁路上造成严重局势。至于说中东铁路营业中产生的争端，则应通过作为共同经营的有关方面苏联和满洲国当局之间的谈判解决。保持苏联和满洲国之间的和睦关系，这是远东普遍和平的极其重要的基础。鉴于日满协定赋予日本政府的义务，日本政府对维持满洲国的社会秩序和安宁始终感到关切。有鉴于此，日本政府不能不对上述争端的根源予以严重注意，同时也不能不表示殷切的希望，这些争端能够尽快获致公正合理的解决。

苏联《真理报》，1933年6月1日

## 苏联政府对日本政府的复照

(1933.5.31)

本年5月31日，外交人民委员会副委员Г.Я.索克尔尼柯夫

对日本政府本年 5 月 26 日的照会向日本大使太田提出以下声明:

一、苏联政府注意到日本政府重申其以前的保证，即日本政府将尊重苏联在北满的权益，日本政府不允许其在满洲采取的行动损害苏联和中东铁路的利益。

满洲当局以纯属满洲国权限为借口，使苏联现时在满利益遭到损害。苏联政府认为，日本政府的这些保证，使日本政府无法推卸它对这些众所周知的事实所负的责任。苏联政府希望，日本政府既然允诺不损害苏联在北满的利益，特别是对中东铁路的利益，它就应当由此得出结论。

二、日本政府在复照中闭口不谈由于满洲当局对原属苏联的"E"型机车提出完全非法无理的要求而产生的争端，苏联政府对此不能不表示遗憾。在日本官员和日本地方当局的直接纵容和支持下，这一问题被满洲国当局当作主要借口加以利用，采取了暴力的、片面的和非法的行动，使苏联利益蒙受了极大的损害。

苏联政府曾经提出详尽的凭证文件，证明这些机车属于苏联所有，并提出不容争辩的证据，表明满洲国当局的要求毫无道理。

日本政府不曾也无法提出任何论据，可以证实满洲当局的要求和满洲当局在机车争端中的行为正当。然而，苏联政府认为，日本政府、满洲当局和在满日本地方当局正确地说明这一问题，会粉碎使苏联的不容争辩的利益遭到损害的图谋，会使铁路局势正常化。

三、至于谈到在日本政府复照中就日本军事人员强占中东铁路转运码头、日军司令部拖延支付运输日军的运费、由于保安措施不善在中东铁路东线造成的严重局势以及关于大批逮捕和折磨苏联公民等问题所作的解释，苏联政府认为，这些解释不能推翻苏联政府在 4 月 16 日声明中所提出的论述准确且有文件作为依据的事实。有鉴于此，苏联政府重申 4 月 16 日声明及声明中提出的事

实，并且表示相信，日本政府一定会采取相应的措施，更加仔细地调查这些事实并真正制止旨在使苏联利益遭到损害的一切行动。

日本政府的复照指责《俄通社》散布关于日军司令部和日本地方当局的行为的诽谤性报道。但是，这份照会却未提出任何具体事例，因此苏联政府不能不认为这种指责是没有根据的。

四、苏联政府怀有举行出售中东铁路谈判的诚意，完全清楚地表明自己决心消除对苏日之间现存睦邻关系起不良影响的争端的根源。努力巩固这种睦邻关系，是苏联和平政策的内容之一。苏联政府有理由希望，日本政府方面也将严格地按照同样意愿行事。

苏联政府过去和现在都责令其驻中东铁路代表，在处理有争执的问题时，必须在北京协定特别是奉天协定的基础上同满洲当局进行认真的合作。

中东铁路和苏联铁路之间的车辆交换就属于这类有争执的问题。勿须怀疑，所有属于苏联的车辆都应归还苏联铁路，而所有属于中东铁路的车辆则都应归还中东铁路。

苏联政府期望，日本政府将朝着同一方向努力，特别是不应采取任何旨在恶化中东铁路局势的行动。

苏联政府表示相信，日本政府将会采取一切措施来制止满洲当局和日本地方当局的任何片面的和非法的行动，在中东铁路保持正确执行北京协定和奉天协定的气氛。

苏联政府还表示相信，只要双方怀有善意，中东铁路的争执问题就完全可以象日本政府复照最后声明中所说的那样，获得友好的解决。

苏联《真理报》，1933年6月1日

## 苏联副外交人民委员索克尔尼柯夫对日本大使太田的声明

(1933.6.4)

鉴于满洲当局在绥芬河车站的非法行为，外交人民委员会副委员Г·Я·索克尔尼柯夫于本年6月4日向驻莫斯科日本大使太田递交了以下声明:

根据收到的、现场调查属实的材料，本年5月31日，满洲国交通部日本人官员斋藤率领一队满洲国警察，在绥芬河车站以武力切断中东铁路同乌苏里铁路根据两条铁路之间的特别协议实行多年的直通联运。

绥芬河车站站长收到由满洲国日本人官员斋藤、第五警察分队队长杨士元〔译音〕和警察署监察员俄人白卫分子诺维可夫签署的信件，信中要求立即停止载货列车的运行，并威胁如不执行这一非法命令，就将诉诸武力。

站长退回了这封非法的信件，对满洲国当局的暴力行为提出书面抗议，并要求彼等向铁路管理局交涉一切与铁路有关的问题。

警察队不理睬站长的抗议，在车站布设武装岗哨，并用暴力夺去站长掌管的转辙器钥匙，而站长本人，则被从11时40分拘禁到14时。

机车乘务组和调车组的人员，也同样遭到拘禁。之后，警察队强迫工人在轨道上横放枕木，堵塞铁路。被堵塞的铁路有东行的五条和西行的一条，总共六条。

不止如此，在连结绥芬河车站和苏联格罗迭科沃车站的主要路线上，还横设了拦车木。据斋藤说，这根拦车木只放行客车。中东铁路同乌苏里铁路之间的直通联运，就这样为违反现行条约和中东铁路与乌苏里铁路之间的特别协议的非法行为所切断。

这一在满洲国日本人官员斋藤策划下的粗暴地破坏现行协议的事实，再一次证明了苏联5月31日声明中所提出的论点的准确无误。

尚在5月29日，苏联政府就通知日本政府，它掌握在驻长日本大使馆的会议上决定采取的非法行动的情报。苏联政府有一切理由期望，日本政府本来会利用通知给它的情报，防止通过片面的、专横的作法，破坏中东铁路的合法地位。但事实却与之相反。

对于满洲地方当局的这种有计划有准备的旨在使我们两国之间的关系尖锐化的、不能容忍的行为，我不得不提出抗议。我请求日本大使先生将这份抗议转告日本政府。日本政府曾经对保持满洲秩序和安宁表示关切，并准备在从根本上解决中东铁路问题中进行调停。我希望日本政府采取必要的措施，恢复已被破坏的局势。

苏联《真理报》，1933年6月5日

## 2 苏联与日伪关于售买中东铁路的谈判

### 关于谈判的开始

当时日本军在满洲的行动迅速而又活跃，深受震惊的莫斯科政府从整个形势看到缔结日苏互不侵犯条约是困难的，因此，为了防止可能发生的远东纷争，决心向日本提出让售已经变得软弱无力的北满铁路〔中东铁路〕的建议，以使此举暂时起着互不侵犯条约的作用。在军事人民委员会中，说服了伏罗希洛夫一派的对日的强硬意见，经过阁议，从去年年初以来，一再寻找机会，或者通过驻日大使，或者通过日本驻苏大使，私下表示了愿意出卖的意思，观察日本政府和舆论的反响。看到其响应的空气日趋浓厚之后，〔1933年〕5月2日，外交人民委员李维诺夫向太田驻苏大使正式

提出让售北铁的建议。

日本政府在给太田大使的训令中指出，北铁〔中东铁路〕在远东的存在一直是远东和平的祸根，特别是满洲建国后，苏联在北铁的牢固地位给满洲国的施政带来巨大的影响，给所谓王道乐土的顺利推行带来不少障碍。因此，只要价格及其它条件合适，即使在经济方面已变得软弱无力，但从政治的角度出发，日本政府认为还是可以收买的；并且认为，尽管同苏联建立正式外交关系，既然有满洲国存在这一事实，与其与日本莫如以满洲国作让售对象为宜；在训令中并指出，鉴于满洲国的现状，应以东京为交涉地点，日本政府可居中斡旋。

太田大使于5月29日将上述训令递交苏联政府。6月3日，苏联外务人民委员代理索克尔尼柯夫召见太田大使，表明"苏联政府接受日本政府的建议，同意任命自己的代表并以东京为交涉地点"，同时希望第一次会议能在6月25日举行。

在这之前，早已观察到此种形势的国民政府于5月9日声明："根据条约规定，关于中东铁路的权利，系中国及苏联所共有，非经中国同意，单方面处理无效。"对此，5月11日李维诺夫通过塔斯社声称："北京协定和奉天协定并未限制将北铁出售给在满洲行使北京及奉天协定规定给中国方面的权利与义务的现政权，况且南京政府事实上已经放弃了共有北铁的立场，在长达十八个月的时间里，由于某种与苏联无关的情况，丧失了行使其权利的能力。这就很明显，在法律上、道义上国民政府没有权利援引这些协定。"明确地加以拒绝，使让售交涉的各项准备得以在明朗的环境中顺利进行，并选定了满苏下列代表：

满洲国方面：

首席　驻日公使　　丁士源

　　　外交部次长　　大桥忠一

苏联方面:

首席　驻日大使　　　尤列涅夫

外务人民委员

会远东部长　　柯兹罗夫斯基

北铁副理事长　库兹涅佐夫

但是,6月13日尤列涅夫大使至外务省访问重光次官,要求立即解除满洲国政府非法进行的给苏联造成巨大损失的于东部线切断直通货车的措施。次官通告的意思是:"关于此项问题,满洲国在返还盗走车辆和其它事件上能相信苏联的诚意,便不吝解除切断措施。"然而,满洲国的意向是,这个问题与让售交涉分别处理,希予转达。对此,尤列涅夫大使表示若干不满,但看到日满方面的决心相当坚决,并为避免承担让售交涉即将开始时挑起纠纷之责的危险,暂且将意见保留到日后声述。

关于此项交涉的开始,法国驻日大使也在会议开始的当天,即6月26日访问重光次官,声述:"应强调该铁路修筑时法国投入资本的事实,作为债权人此刻保留行使重大权利,对此特唤起日本政府的深切注意。"次官答称,此项交涉与日本无任何直接关系,日本政府对此没有理由承担义务。

满铁总务部资料课:综合情报,九第十五号,《北铁交涉的经过》,极秘,第1—5页

## 苏联外交人民委员李维诺夫同塔斯社代表的谈话

(1933.5.11)

由于外国报界对外交人民委员李维诺夫同日本大使太田最近一次谈话,特别对出售中东铁路的可能性问题给予极大注意,塔斯社代表走访了李维诺夫委员。对此,李维诺夫作了如下解释:

"在5月2日我同太田大使的谈话中,我们确曾讨论了最近由

于满洲国当局的行动而在中东铁路上造成的、有可能使我们同满洲以及同日本的关系复杂化的严重局势。在这次谈话中，讨论了解决现有冲突的种种可行办法。作为一项合理的办法，我曾提议由满洲国赎买中东铁路、亦即我们向满洲国出售中东铁路的问题。

南京政府确曾向苏联政府询问过此事，反对将中东铁路出售给南京政府以外的任何人，颜大使还向我们提出了一份备忘录。

不过，南京政府提出的论据，既不符合苏联政府正式承担的义务，也不符合实际情况。赋予中国提前赎买中东铁路权利的北京协定和奉天协定，并未限制苏联将铁路出售给他人，更未限制将铁路出售给在满洲行使北京协定和奉天协定规定给中国方面的权利和义务的满洲现存政权。

但最主要的是，十八个月以来，南京政府及其统辖势力已不再是苏联在中东铁路上的实际共营者。由于种种与苏联无关的原因，他们失去行使履行北京协定和奉天协定的权利和义务的可能。根据这些协定，中国政府应派出自己的代表参加铁路理事会，但十八个月来，理事会中一直没有他们的代表。南京政府也没有可能追究关于满洲国当局损害中东铁路权益的控告和采取措施保障铁路的正常营业活动。十八个月来，南京政府没有履行北京协定和奉天协定规定给它的义务，这种情况就使它在形式上和道义上没有权利援引这些协定。

在日内瓦同我进行的关于恢复外交关系的会谈中，现任中国驻莫斯科大使颜博士向我们提议交换照会，确认北京协定和奉天协定不可违反。我对此曾表示同意，但附有下面的保留说明："但需满洲局势的变化不使南京政府失去履行这些条约的可能。"显然，由于南京意识到最近时期它没有履行根据奉天协定和北京协定所承担的义务，这一保留被抛在一边了。

我觉得，上述一切足以证明，铁路售于他人，特别是售于满洲

国政权之际，南京政府的任何要求都是完全站不住脚的。至于谈到促使我们同意出售中东铁路的动机，则可略述如下：

沙皇政府在别国领土满洲修筑铁路，无疑是为了追求帝国主义目的。这种目的苏联政府不会有，而且也不可能有。十月革命以后，对于前俄罗斯帝国各族人民来说，中东铁路已经失去其掠夺意义。但是，这条铁路是用苏联各族人民的血汗修筑起来的，因此苏联政府过去认为，现在仍然认为，维护铁路的财产利益是自己的义务。苏联政府随时准备将铁路出售于中国，但是中国无力收买。苏联政府完全保留其对中东铁路的产权，把这条铁路变成一个纯粹的商业企业，但考虑到铁路通过别国领土，认为使领土的主人成为共营者并享有半数利润是公正的。然而，中东铁路仍然成为苏联、中国和满洲当局纠纷的根源。尽人皆知，1929 年在中东铁路上发生冲突不是苏联的过错。苏联政府为了消除冲突的根源曾于 1930 年同代表奉天政府和南京政府的莫德惠举行过出售中东铁路的谈判。这次谈判由于 1931 年秋的满洲事变而中断了。现在，出售中东铁路的问题又成熟了。我们就是出于这些考虑才提出出售铁路的建议的。同时，我们的建议还是苏联爱好和平的一种表现。我相信，只有出于某种原因热衷于使苏日、苏满关系尖锐化的人，才会反对这一建议。”（«塔斯社»）

苏联«真理报»，1933 年 5 月 12 日

## 在第一次正式会议上苏联首席代表发言

(1933. 6. 25)

苏联彻底执行和平及增进同各国的友好关系的政策，今后将特别注意同日本的友好关系，因为这种关系是远东和世界和平的重大因素。

日本政府曾保证不侵害苏联在北满的权益，也曾对维持满洲

治安表示关切，因此苏联政府曾经不止一次地同日本政府协商解决中东路纷争的方法。最近，鉴于该铁路很可能成为苏联、日本及满洲国之间的纷争祸根，并考虑到反对和平的势力正企图利用它毒化苏、日及苏、满关系，苏联政府通知日本政府，准备就出售中东铁路以彻底解决该铁路问题进行交涉。这一事例表明苏联建议的根本精神在于增进日苏友好关系的真诚愿望和苏联爱好和平的努力。如像日本外务大臣内田伯爵在演说中讲过的那样，中东铁路是经帝俄政府所建，帝俄政府企图把这一铁路修建在其他国家领土上以达到它的帝国主义征服野心。苏联政府丝毫没有这种目的，也根本不可能有。十月革命使该铁路失去了作为帝国主义侵略工具的意义，并把它变为纯粹的商业企业，按照北京及奉天协定给建设该路的所有者以共同管理及分配利润之权。

然而，苏联政府从来就认为，现在也认为，维护自己在该铁路所拥有的物质利益是它的义务，因为该铁路完全是由苏联人民的资金修建的，并且为苏联所有。

如内田伯爵所讲的，中东铁路具有重大的国际意义。该铁路现在仍然在欧亚国际交通方面起着重要作用，它是一条连结北满和南满及海洋的重要干线。

由于满洲最近的事件和现在的情况，该铁路的经济状况正在恶化，但随着满洲今后的发展和经济繁荣，无疑自必获得改善。苏联代表团为了彻底有效地解决对确保互相的友好关系和今后的发展具有重大意义的这一问题，将极其郑重地并满怀诚意地进行有关出让中东路的交涉。

〔下略〕

日本外务省情报部：《北满铁道让渡交涉关系发表集》，1934年9月，第7—9页

## 在东京谈判中苏联代表团提出的备忘录

(1933.7.3)

关于满洲国收买中东铁路的基本原则的备忘录:

第一部分　出售的对象——中东铁路的作用及意义

一、根据北京协定和奉天协定,苏联政府同意,由满洲国收买中东铁路及其所属的一切财产,包括前奉天当局在不同时期非法和强行没收的财产。

但在苏联的各类资产中,在武装干涉时期滞留于中东铁路或非法扣用的车辆,不在出售之列。这些资产(详细目录由专门委员会制订)自应归还苏联政府。

这样,属于收买的对象如下:

1. 1,726公里铁路干线,倘将业务用线和运输砂石煤炭线路计算在内,则总长共为2,544.9公里,外加总长达2,567公里的电报电话和给水设备。

2. 属于铁路的全部机车和货车。

3. 供铁路及旅客需用的建筑物、仓库、住宅、事务所、兵营等土木建筑,总面积为1,199,762平方米。

4. 工厂及车库,其中包括哈尔滨总工厂、工务处工厂、电务处工厂等。

5. 各发电厂。

6. 哈尔滨电话局。

7. 由蒸汽和非蒸汽船只组成的内河船队,包括在哈尔滨修建的转运码头。

8. 铁路所属的地面。

9. 森林林场(楚里斯卡亚林场、岔林河林场、东线林场)。

10. 医疗及兽医设施。

11. 别墅及疗养院。

12. 农业企业、苗圃及温室。

13. 制材厂、干性油炼制厂。

14. 清凉饮料工厂。

15. 洗毛工厂。

16. 印刷厂。

17. 哈尔滨给水管道。

18. 汽车业资产。

19. 学校及俱乐部建筑物。

20. 其他各种铁路建筑物及财产。

二、包括一切所属财产在内的中东铁路，现在在北满的国计民生和经济发展方面起着重大作用，从苏联的财产和经济利益来看，也构成实力雄厚的、具有重大价值的联合企业。必须指出，苏联根据条约所获得的经济权益和特惠，对于苏联是一笔不小的利益，而随着中东铁路的出售，这些权益和特惠一部分将失去作用，一部分将显著减低价值。例如，铁路必须雇用数千名苏联职工，运费方面的某些特惠，等等。

三、在谈到中东铁路的意义时，不能不着重指出，这条铁路构成欧亚国际交通的极重要环节，具有巨大的国际意义。

十分明显，中东铁路的这种意义决不会因为铁路转让给满洲国以及消除最近时期妨碍该铁路正常运行的障碍而消失。

中东铁路这条北满的主要干线，把这一资源丰富、将来可望发展的地区同满洲南部和海洋连结了起来，在这一点上，也具有重大意义。勿须说明，这种意义在铁路转让给满洲国后，也决不会消失。

相反，这条铁路在正常的、不受妨碍的营业条件下，对于这一地区的经济无疑将具有更大的意义，铁路的作用和价值无疑必将

随着满洲的经济发展而增长。

四、最近时期由于某些特殊条件破坏了铁路的正常营业活动，使铁路的财政状况陷入恶化，但是，没有任何理由把该铁路的实际经济情况、意义及其发展的前景同这种暂时的恶化混同起来。从苏中共同经营中东铁路开始直至1930年，该铁路的营业收入超过支出一亿四千万金卢布，即每年平均超出二千万金卢布。仅此一点，就足以说明该铁路的价值。

尤其应当指出，即使在整个满洲经济受到严重影响的1932年世界经济危机的条件下，特别在上述特殊原因造成的极端困难的条件下，铁路的收入仍然超出营业支出一千一百万金卢布。

这些材料充分说明了该铁路的雄厚的经济实力和稳定性。但是，苏联政府从该铁路获得的利润，比之该铁路的营业收入，却是不很高的，这是因为迄今为止，铁路一直被迫承担着巨大的非生产开支，诸如警察、护路部队及政府机关的贷款和维持费用、客货免费运输，等等。理事会中的苏联方面曾经试图取消或至少大大削减这些与铁路这一商业企业完全无关的开支，但一直都遭到中国方面（现在是满洲国方面）的激烈反对。满洲国掌管中东铁路后，无疑将使该铁路免去这些非生产开支，而大大提高铁路的收入。

第二部分　收买价格及付款办法

1. 确定中东铁路及其附属财产之收买价格，必须遵照奉天协定第一条第二款的规定，即收买时两缔约国必须议定中东铁路之实际价值若干，并按公平价格收买之。

苏联政府根据该款规定，参照表明中东铁路修筑及发展的实际支出的主要平衡项目，本着公平合理原则，对使其可以大大降低收买价格的种种情况，都作了慎重的考虑。

2. 铁路建筑费、未完工程费、机车车辆购置费、建设资金筹集费、利息支付和建筑期间必要的偿付等费用，以及到1932年为止

改善铁路设施所需的费用，共为四亿一千一百六十九万一千九百六十七金卢布。

这个数字不包括前沙皇政府为填补中东铁路初年的亏损及维持其经营活动而借予的一亿七千八百五十七万九千六百一十八金卢布，也不包括需要付给苏联政府的投资利息。

此外，考虑到中东铁路的技术设备有些陈旧和该铁路的经济意义在新铁路建设后发生的若干变化，以及尽量最大限度地降低收买价格，苏联政府同意把中东铁路上述实际费用从四亿一千一百六十九万一千九百七十六卢布减低为二亿一千万卢布。

3. 但这一数目（二亿一千万卢布）并不包括该铁路各种财产的价值，这些财产本身就具有巨大的经济意义，并随着中东铁路的发展，大大地提高了其原来价值。众所周知，铁路是大片土地的所有者。

苏联政府根据北京协定和奉天协定，曾经同意把铁路不需要的土地移交中国当局管理。根据苏联政府的建议，于1925年甚至还组成了一个苏中混合土地划界委员会，但奉天当局回避召开委员会，想要一块块地非法侵占铁路的土地。

苏联政府同意不把应该留给铁路的土地以及有很大价值的贮量丰富的森林租让地的价值加以详细地计算，而只把这些资产笼统地估价为四千万卢布。这大大低于这些资产的实际价值。

综上所述，中东铁路及其全部所属资产的收买总额为二亿一千万卢布加四千万卢布（二亿五千万卢布）（一金卢布等于一元零四分）。

4. 1917年日本政府曾拟以金币二千万元付给前俄国政府，作为收买中东铁路南部线的一小部分宽城子——老少沟（103公里）段的价格。若按此价格计算，则中东铁路可值金币约三亿八千万元，即三亿七千万金卢布。但谈判收买的中东铁路这一部分既

无任何贵重的人工设施，亦无任何有价值的企业，更无整个中东铁路所具有的那种国际意义和经济意义。

因此，从各方面看，二亿五千万金卢布这一数目，不能不认为是极为公平合理的。

5. 中东铁路让与满洲国后，其全部资产、债务，一并让与，故今后不得再向苏联政府提出任何有关中东铁路的要求。

6. 为了减轻支付这一收买费用的困难和促进同日本和满洲国的经济联系的发展，苏联政府同意上述收买费用的半数，即一亿二千五百万卢布以商品支付。此项商品支付部分应采取向苏联供应商品的形式在两年内分四期进行。为了供应这些商品，满洲国应提交由日本国立银行担保的借据或日本银行团接受的债券。

7. 货币支付的一亿二千五百万卢布中，四分之一数额须立即以现款支付，其余部分应以日本政府担保的满洲国债券支付。此项债券年息四分，本息须在三年内偿清。

第三部分　保障苏联经济上的利益

为了保持苏联和满洲国之间存在着的经济关系，和中东铁路在欧亚国际交通上的重大作用，在签订关于售让中东铁路的一般协定的同时，应缔结规定下列事项的特别协定：

1. 在享有特典的条件下，保障苏联在中东铁路与苏联铁路之间自由运输货物和旅客；且通过的货物和行李包裹，免缴任何税金；

2. 中东铁路参加苏联铁路与中东铁路之间的直通联运和以海参崴为终点的欧亚直通联运；

3. 中东铁路办理的货运，得为乌苏里铁路保留一定数额；

4. 满洲国方面约定对由中东铁路输入的苏联商品，在关税和税金方面，给予最惠国待遇。

第四部分　保障中东铁路苏联职工的利益

在签定关于出售中东铁路的一般协定的同时，缔结保障在中东铁路的苏联人民的权利、利益的特别协定。该协定应规定如下事项：

1. 满洲国方面拥有铁路之后，如欲以本国人替换苏联职工，应在必要的时间内陆续和分成小批进行，俾令后者能在当地就业或返回苏联；

更换苏联职工至少要在满洲国拥有铁路两年之后进行；

2. 苏联公民完全保留对在中东铁路区域内的动产、不动产的一切权利；

3. 有权出售上述财产，并且有权运出这些实物财产或货币；

4. 输送返回苏联的职工的家属和财产至该职工选定的归国地点，并由铁路提供交通方便；

5. 苏联公民退职或被解雇，应根据中东铁路现行规定，立即进行结算。

苏联《真理报》，1933 年 7 月 8 日

## 在第三次会议上满洲国方面的提案

(1933. 7. 3)

满苏之间北满铁路(旧中东铁路)的苏联权利让售条约纲要

一、苏联约定向满洲国出让苏联在北满铁路及其附属事业所拥有的一切权利；满洲国约定对苏联支付上项权利的代价五千万元。

代价价款支付的期限及形式，另作详细规定。

二、自本条约签订之日起，满苏两国政府于一个月内任命北铁交接委员，自本条约签订之日起三个月以内，北铁及附属事业和一切所属财产交接完毕。

三、苏联政府约定，对北铁(旧中东铁路) 1917 年 3 月 9 日以

# 五、第三回正式會議ニ於ケル滿洲國側提案

滿蘇間北滿鐵道（舊中東鐵路）ニ於ケル蘇聯權利讓渡條約要項

一、蘇聯國ハ滿洲國ニ對シ蘇聯國カ北滿鐵道及其ノ附帶事業ニ於テ有スル一切ノ權利ヲ讓渡スヘキコトヲ約シ滿洲國ハ蘇聯國ニ對シ右代償トシテ五千萬圓ヲ支拂フヘキコトヲ約ス

代償金支拂ノ期限及態樣（「モダリテイ」）ニ關シテハ別ニ詳細ナル規定ヲ設クルコト

二、本條約調印ノ日ヨリ一ケ月以內ニ於テ滿蘇兩國政府ハ北鐵引繼委員ヲ任命シ本條約調印ノ日ヨリ三ケ月以內ニ北鐵及附帶事業竝一切ノ所屬財產ノ引繼ヲ了スヘシ

三、蘇聯國政府ハ北鐵（舊中東鐵路）ノ一九一七年三月九日以前ニ生シタル一切ノ株主、社債權者及其ノ他ノ債權者ノ請求權ノ全部ニ對シ責任ヲ負フヘキコトヲ約ス

蘇聯國政府ハ一九一七年三月九日以後本條約ノ效力發生ノ日迄ニ生シタル北鐵ノ第三者ニ對スル一切ノ債務及前記讓渡ニ關スル第三者ノ一切ノ要求ニ對シ責任ヲ負フコトヲ約ス

四、蘇聯政府ハ北鐵及附帶事業ノ引繼ト同時ニ舊中東鐵路會社ノ株券社債券及其ノ他ノ債權證書竝北鐵（舊中東鐵路）及附帶事業ニ關スル一切ノ書類ヲ滿洲國ニ引渡スヘキコトヲ約ス

五、其ノ他讓渡ニ關スル詳細ノ事項ハ追テ隨時提示ス

提案理由

本件ニ關シ滿洲國ハ曩ニ聲明シタル如ク妥當ナル條件ノ具備スルニ於テハ蘇聯カ北鐵ニ於テ有スル權利ヲ讓リ受クルコトニ異議無キモノナルモ其ノ代償額ハ一切ノ駈引ヲ離レ眞面目ニ且政治的ニ評價決定スルヲ必要ト思考スルモノニシテ五千萬圓ヲ以テ之カ限度ト認ムルモノナリ

抑現在ニ於ケル北鐵ハ經濟的ニ見ルモ其ノ價値極メテ微少ナルノミナラス將來滿洲國鐵道網ノ完成ト共ニ益〻ノ價値ヲ減少スヘキコトハ何人モ首肯シ得ル所ナリ

今其ノ現有價値ヲ考察スルニ現狀ヲ以テシテハ收益ヲ擧ケサルノミナラス益缺損ヲ生スル事明カニシテ之關係當事者ノ等シク憂慮シ居ル所ナリ

此ノ點ヨリ見レハ北鐵ノ價値ハ殆ント云フニ足ラサルモノナリ

又現有財產ノ評價ヨリスレハ北鐵ノ「レール」ハ既ニ老朽ニシテ殆ント價値ナク更ニ軌幅ヲ「スタンダード、ゲーヂ」ニ改ムルニハ多額ノ經費ヲ要シ輪轉材料ハ露西亞特有ノ「ゲーヂ」ニ準據シテ造ラレアルノミナラス其ノ大部分ハ之亦老朽シテ其ノ價値少ク「ステーション」其ノ他ノ施設モ時代遅レニシテ使用價値無キヲ以テ殆ト評價ノ對照物トナラス

更ニ鐵道用地ニ至リテハ元々支那國ヨリ無償ニテ提供シタルモノ其ノ大部分ヲ占ム
斯ク觀シ來レハ鐵道ノ現有財産ノ點ヨリ見タル其ノ價値ハ殆ト論スルニ足ラサル少額ト云フノ外無シ

更ニ滿洲國カ國內鐵道網ノ完成上北鐵ノ現ニ通過スルト同樣ノ地域ニ鐵道ヲ敷設スルノ必要アリト假定シ之レト平行シ新線ヲ敷設セムトスルモ僅カニ一億三千萬圓內外ヲ以テ建設シ得ヘク而シテ之レヲ現在ノ北鐵ノ腐朽狀態ニ鑑ミ半額ノ價値ヲ保有スルモノトスレハ六千五百萬圓トナリ更ニ右ニ對スル「ソ」側ノ權利カ其ノ半額トスルモ此ノ計算ヨリシテ滿洲國側ノ支拂フヘキ代償額ハ三千二百五十萬圓ヲ出テサルコトトナル

右三個ノ計算方法中蘇聯側ニ最有利ナル方法ヲ用ユルモ滿洲國トシテ支拂フヘキ代償額ノ妥當ナル限度ハ前記ノ如ク三千二百五十萬圓ナル處滿洲國トシテハ北鐵ニ對シ第三者ノ有スル一切ノ債權ニ就イテハ須ク蘇聯ニ於テ責ヲ負フヘキモノナルコトヲ主張スルト共ニ之レニ據ツテ蘇滿關係ノ將來ヲ保證スル爲特ニ好意ヲ示ス意味ニ於テ政治的大局的見地ヨリ前揭ノ五千萬圓ヲ適當ノ方法ニヨリ支拂フコトニ異議無キ次第ナリ」

右價額ハ滿洲國ノ財政ヨリ見テ可能ナル最大限度ナルコトハ御諒察ノコトト思考スルニ付「ソ」

前的所有股东、公司债权人及其他债权人的请求权全部负责。

苏联政府约定,对1917年3月9日以后至本条约生效期间所产生的北铁的对第三者的一切债务及第三者对出让方面的一切要求负责。

四、苏联政府约定,在北铁及附属事业交接同时,将旧中东铁路公司的股票、债券及其他债权凭证和北铁(旧中东铁路)及附属事业的一切文件移交给满洲国。

五、其他有关转让的详细事项以后随时提出。

提案理由:

关于本件,满洲国一如日前声明那样,如具备适当条件,同意接受苏联在北铁上拥有的权利;但其偿额,必须排除讨价还价,而认真地作政治性的议价,因此认为应以五千万元为限。

任何人都会首肯,现今的北铁,从经济方面看,其价值极其微小,并且将来随着满洲国铁路网的完成,其价值将更形减少。

如今从其现有价值来考察,按其现状不仅不能取得收益,而且很明显必将进一步出现亏损,这正是有关当事人共同忧虑之处。

由此看来,北铁的价值几乎是微不足道的。

其次,如按现有财产作价,北铁的钢轨都已老朽,几乎毫无价值。再把宽轨改为标准轨距,还需要大量经费。轮转材料是按俄国特有轨距制造的,而且大部分均已废旧,价值很小。车站等其他设备也很落后,没有使用价值,几乎不成其为作价对象。

至于铁路用地,原来由中国无偿提供者占其大部分。

由此看来,从铁路现有财产的方面来看,其价值只能是微不足道的少额。

另外,在完成满洲国铁路网方面,假如需要在北铁现在通过的同一地区修筑铁路,建设与之平行的新线,也只需一亿三千万元,即可建成。鉴于现在北铁的陈旧状态,如果认为其保有一半价值,

则为六千五百万元，加以苏联的权利只占一半，如此算来，满洲国方面应支付的偿额则是三千二百五十万元。

用上述三个计算方法中对苏联最有利的方法计算，满洲国方面应支付的偿额的适当限度，是上述的三千二百五十万元。满洲国主张，北铁对第三者的一切债权，须由苏联负责。根据这些，为了保证今后的满苏关系，特表示好意，从政治大局着眼，同意以适当方法支付上述的五千万元。

请了解，上述数额，从满洲国的财政来看，是尽了最大限度的可能。因此，也希望苏联方面响应我方的诚意，迅速解决此案。

本来像这样一个帝制俄国侵略政策的遗物，根据加拉罕宣言的宗旨，苏联当然应无偿放弃的；但是，提议进行此次交涉，至少对 (54)
防止满苏间，进而日满苏三国间的纷争具有意义。因此，从大局着眼，鉴于该铁路在经济上已接近毫无价值，那么，价格一事早该不是问题了。苏联方面作为要求偿额的理由，说该路是以苏联人民的资财修筑的。但是，把人民的资财一心用于侵略意图，那是应由旧政府负责的事情，与满洲国毫不相关。因此，断难同意考虑这样的理由。

所以，如果按投下的资本来评定偿额，必将是极大的数额。旧帝制俄国对北铁投下了比普通铁路企业所需费用多得多的巨额资金，那是从军事和其他侵略主义的立场出发，完全把核算置之度外，而不当地耗费了与铁路运输等无关的金额的结果。所以，现在如以旧帝制俄国时代向政治性和军事性铁路投下的资本为基础，计算北铁的价值，我方决不赞成。而且，可以说，上述投资的收益，苏联方面通过以往三十余年间的利用，已经直接或间接地获得了。

日本外务省情报部：《北满铁道让渡交涉关系发表集》，1934年，第23—27页

## 在第四次会议上苏联代表的声明

(1933. 7. 5)

苏联代表团听取满洲国代表团的声明后（声明正文在此次会议上未宣读）看到其中含有对苏联政府所进行的一连串难以容忍的谴责和攻击。这些谴责和攻击，是从歪曲各种事实，把对满洲国或我们审议的对象毫无关系的问题卷入争论这样一个基础出发的。

苏联代表团把无助于问题的友好和诚意的审议的这一事实，看成是对苏联政府爱好和平精神的误解。

苏联代表团认为，勿须争辩这些与会议无关的问题，并仍然准备尊重和遵守正确的事实和有效的条约对苏联代表团所提的各项建议进行认真的交涉。

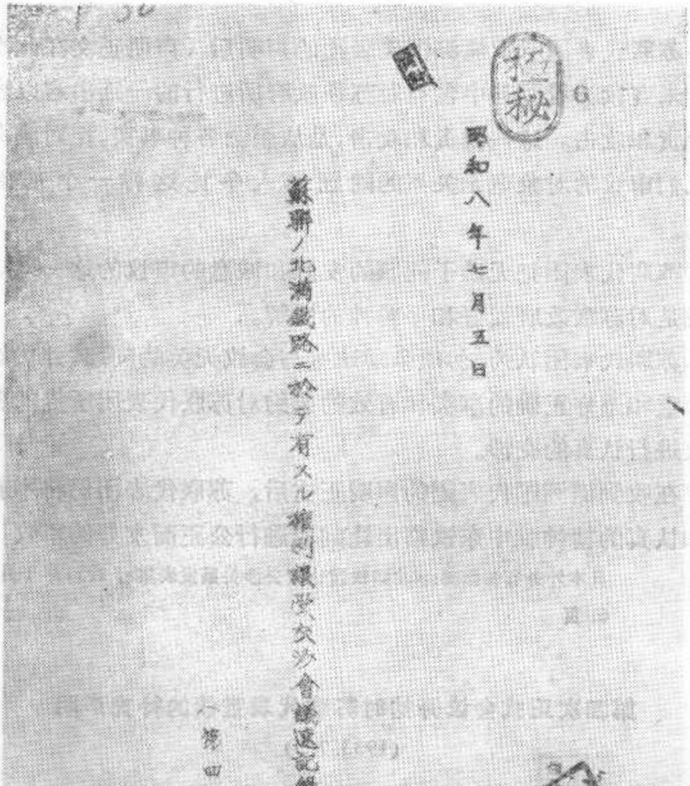
在收到满洲国代表团的声明正文后，苏联代表团仍将本着诚意和认真的精神就中东铁路出让问题进行公正而友好的审议。

日本外务省情报部：《北满铁道让渡交涉关系发表集》，1934年1月，第61页

## 第四次正式会议开始时苏联代表宣读的补充声明

(1933. 7. 5)

苏联代表团听了满洲国方面方才发表的提案，得知满洲国方面违背现有条约、协定和众所周知的事实，把拟定自己提案放在否认苏联对中东铁路的单独所有权这一基础之上，对此甚感惊异。在这种情况下，苏联代表团对满洲国方面提案的其他部分不予评论，苏联代表团的备忘录中已经根据无容争辩的事实，就中东铁路的一切根本问题详细地表明了苏联政府的见解；苏联代表团为了交涉的利益和保证交涉的圆满进行，有必要就中东铁路的所有权


極秘

G

昭和八年七月五日

蘇聯ノ北滿鐵路ニ於テ有スル權利讓渡交涉會議速記錄

（第四回）

上リイト思ヒマス

○工藤君　其ノ外マダ何カアリマスカ――デハソレダケナラ、ソレヲ本日ノ日程ト致シマス

○矢田委員　宜シイ

○工藤君　ソレデハ先ヅ、前回ノ会議ニ於テ質疑シ始メタ所ガ、途中ニ於テ満洲側ノ文書ニ依ツテ朗読ヲ始エサレマシタ声明文ヲ頭カラ最後マデ朗読シテ頂戴シタイト思ヒマス――デハ頭カラ始メマス

（工藤君声明文ヲ朗読ス）

「ソヴエート代表部ハ只今読ミ上ゲラレタ満洲側ノ提議ニ依リ満洲国側ガ現存セル諸條約、議論文献ニ周知ノ諸事實ト相容レ得ベカラザル所ノ主張並ニ於スルソヴエート聯邦ノ軍備的所有権ヲ否定ニ来イテ、自己ノ提議ヲ為サレタルコトヲ知リタ、多大ノ驚愕ヲ感ズルモノデアシ、此ノ場合ソヴエート代表部ハ、満洲側ノ提議ノ中デ他ノ部分ニ論駁シナイ、又ソヴエート代表部ノ覚書ノ中ニハ、東支鉄道問題ノアラユル法令問題ニ関スル、ソヴエート政府ノ主張ノ議論ノ餘地ナキ論證ヲ示シタ、斯ク考ヘテ最早論ジテアルガ、「ソヴエート代表部

八本會議ノ劃策ノ爲ニ、又支那ノ政治的主權ヲ擁護センガ爲ニ、東支鐵道ニ對スル所有權ノ問題ニ付テ、次ノ如キ聲明ヲ爲スノ必要ヲ認ム

東支鐵道ガ「ソヴエト」聯邦ニ所屬シタルヤ否ヤノ問題ハ、未ダ曾テ何人ニ依テモ疑問ヲ挿マレシ事ノナキ問題デアツタ。アラユル文書又條約ニ依ツテ是認セラレタル、議論ノ餘地ナキ事實デアル、周知ノ通リ北京協定モ奉天協定モ、專ラ「ソヴエト」聯邦ノ諸政權ノ動產資金ニ依ツテ建設セラレタル東支鐵道ガ「ソヴエト」聯邦ノ專屬的所有物デアルトイフ議論ノ餘地ナク、又論爭ノ議題トナリ得ザル事實[illegible]居ル、「ソヴエト」政府ハ從ツテ自發的ニ、右ノ諸條約ニ從ツテ中國側ニ提議セラレタル一連ノ將來ハ、東支鐵道ノ屬スル所有者タル「ソヴエト」聯邦ノ權利ト何等抵觸スルモノデハナイ、北京條約第九條ニ依リ

「ソヴエト」聯邦政府ハ、中華民國資本ニ依リ中華民國政府ガ東支鐵道並ニ同鐵道ニ屬スル一切ノ附屬財產ヲ買收スルコト並ニ同鐵道ノ一切ノ株券及債券ヲ中華民國ニ讓渡スルニ同意スル

奉天條約第一條第二項ニ依レバ

「ソヴエト」聯邦政府ハ本協定調印ノ日以來中華民國ガ東支鐵道ヲ買

放棄ヲ可スルト云フコトニ同意スル
トアリ、更ニ
同鐵道ハ中華民國ノ自己ノ資金ニ依テ、正當ナル權利ヲ以テ買收サレベキモノデアル
ト言ッテアル、斯ノ如ク北京及ビ奉天兩協定ハ、「ソヴエト」聯邦ガ東支鐵道ノ所有者デアルト云フコトヲ、反駁ノ餘地ナキマデニ明白ニ述ベテ居ルノデアリマス。而モ滿洲國ハ一九三二年三月十二日附、「ソヴエト」政府ニ對スル通牒ノ中デ、滿洲及ビ東支鐵道ニ關スル限リ、右兩協定ノ義務ヲ負フベキコトヲ約シ、又此兩協定ハ現在ノ「ソ」滿共同管理ノ基礎ヲ成スモノデアル。ソレ故ニコソ、奉天協定第一條第十項及ビ第十二項並ニ北京協定第九條ニハ、東支鐵道ノ將來問題解決ニ就テ、最後ノ決定權ハ「ソヴエト」聯邦ニ在ル旨ヲ規定シテ居ルノデアル
「ワシントン」會議ノ當時、其ノ參加國ノ大多數ハ「ソヴエト」聯邦ト正常ナル關係ヲ有ツテ居ナカツタニモ拘ラズ、參加列強ノ代表者達ガ「ソヴエト」聯邦ニ對スル東支鐵道ノ論議ノ餘地ナキ所屬關係ヲ認メザルヲ得ナカツタト云フ事實ヲ參考ニ置クノモ無用デハアルマイ。之ニ付テ

一九三五年三月二十三日ニ太平洋問題調査会ニ於テ提出
サレタ東支鉄道ニ関スル最終的協定書ノ議定書ヲ除ケバ
同鉄道ハ一会社（即チ東支鉄道）ガ経営シ露西亜政府ノ財産デアル、
中華民国ハ一八九六年ノ基本契約ニ規定サレタル若干ノ買収権ヲ持
ツテヰタニ過ギナイトスル
ソレノミナラズワシントン会議ノ議事録ヲ見テモ判ルヤウニ日本代
表部代表ハ同鉄道ガ露西亜ノ財産デアルコトニ付テハ問題ハ無イ旨ヲ
表明シタ。且ツ同見地ハ中国代表顧氏モ認メタノデアル
又東支鉄道売却会議ノ開催ニ付テソヴィエト政府ト日本政府ト間
ニ行ハレタ交渉ニ論及スルナラバソヴィエト政府ガ東支鉄道ノ所
有者デアルト云フコトニ付テハ交渉ノ双方共何等ノ疑念モ持タナカ
ツタト云フ事モ亦云フ迄モナイ、議論ノ余地ナキ事実ヲ挙ゲルコトガ出
来ル、若シソウデナカッタナラバ満洲国ニ対スル東支鉄道ノ売却
ナルソヴィエト側ノ行為ニ何故又鉄道ヲ満洲国ガ買収シタト云フコトハ
却ッテ問題ニナラナカッタデアラウ。ソシテナラベコトガイヘナイ外
務人民委員ノ覚書ニ対スル日本政府ノ五月二十九日附ノ回答ハ、ソレ

リニコフ」氏ニ通告サレタガ、其ノ回答文ノ中ニ、太田駐「ソ」大使ハ
次ノヤウニ述ベサセラレル
然シナガラ本問題ノ解決方法ノ一ツデアル買收ニ付テハ、彼ノ交渉ノ
當事國ヲ確定スル必要アリ、即チ其ノ管轄ヲ以テ東支鐵道ニ關シ最モ
重大ナル利害關係ヲ有スル滿洲國トノ間ニ意見ノ交換ヲ遂ゲラレタシ結
果、滿洲國ニ於テ之ヲ承認シ得ルガ如キ妥當ナル條件ニ於テ協定ヲ遂ゲ得
ルナラバ、滿洲國側ニ於テ之ヲ買收スルノ意志アルコトガ明瞭トナッ
タ。上述ノ通リデアルカラ「ソヴィエト」聯邦政府ニ於テ滿洲國政府
ニ對シテ交渉サレンコトヲ提議スルモノデアル。尤モ帝國政府ハ右ノ
交渉ヲ圓滑ニ進捗セシメンガ爲ニ最大限ノ好意アル仲介斡旋ノ勞ヲ執
ル用意ヲ有スル云々

六月五日「ソコリニコフ」外務人民委員代理ハ「モスコー」駐在日本大
使太田氏ニ對シテ「ソヴィエト」政府ノ回答ヲ傳達シタガ、右ノ回答ニ
ハ次ノヤウニ述ベテアル
「ソヴィエト」政府ハ日本政府ガ東支鐵道賣却ニ關スル「ソヴィエ
ト」ノ提案ニ依ル滿洲國トノ交渉ニ際シテ仲介斡旋ノ勞ヲ執ル用意アルコ

ト及ビ滿洲國政府ハ此ノ交渉ニ入ル用意アル旨ノ公式通牒ヲ接受シタルコトヲ確認スル。「ソヴイエト」政府ハ滿洲國ガ交渉ニ入ル用意アル旨ノ日本政府ノ通牒ノ趣旨ヲ諒トシテ、日本政府ノ提議ヲ受諾シテ同交渉ノ代表者ノ任命ニ同意スル旨ヲ通告スルモノデアル

本會議ノ開催ハ、日ソ兩國間ノ東京ノ交渉ノ結果デアリ、又滿洲國ガ日本政府ヲ通ジテ「ソヴイエト」政府ニ依ル東支鐵道賣却交渉ニ同意ヲ通告シタ結果デアル、此會議ノ開會ノ機會ニ於テ内田伯ハ「東京」ニ於テ東支鐵道賣却交渉ガ開催サレルコトニ多大ノ滿足ヲ感スルモノデアルト聲明シテ、本會議ノ目的ヲ十分明瞭ニ述ベラレタノデアル

以上述ベ來ツタアラユル點カラ見テ、東支鐵道ガ「ソヴイエト」聯邦ニ屬スルト云フコトハ自明ノ事デアリ、又論爭ノ議題トナリ得ナイ事ヲ判明スルバカリデナク、東支鐵道賣却ノ交渉ハ、自己ニ所屬スル鐵道ヲ賣却スル用意アル合法的所有者ト、此ノ財産ヲ自己ノ所有下ニ置クベキ條約上ノ合法的權利ヲ有スル買收者トデアルト云フ、當然ノ且ツ唯一ノ基礎ノ上ニノミ進メラレ得ベキモノデアル

右ノ議論ノ餘地ナキ問題ヲ論爭ノ議題ト爲サントスル一切ノ企圖ハ本交

権ヲ主張シ得タ又会議トナシ得ル。此ノ会議カラ一切ノ成功ノ「チヤンス」
ヲ奪ハントスル努力デアルト認メザルヲ得ナイノデアル
「ソヴイエト」代表部ハ既ニ本会議ノ開会日ノ席上、「ソヴエト」政府
ハ嘗テ「ソヴエト」聯邦ノ諸民族ノ勤労資金ニ依テ建設サレ且ツ「ソヴ
エト」聯邦財産タル所ノ同鉄道ニ関スル財産上ノ利益ノ保存ヲ自己ノ義
務ト認メテ居タシ、又認メテ居ルト声明シタノデアツタ、本日吾々ノ提
出シタ提議ニ於テ明瞭ノヤウニ「ソヴエト」代表部ハ、「ソヴエト」聯邦
ノ議論ノ余地ナキ法的上ノ権利ヲ擁護スベキ自己ノ義務ヲ十分ニ意識シ
ツツ、極東ニ於ケル平和ノ強化ヲ目的トスル東支鉄道問題ノ根本的且ツ
友好的解決ニ協力セントスル誠意アル熱望ヲ以テ、東支鉄道売却交渉ニ
對シテハ真面目ナ態度ヲ以テ臨ンデ居ルノデアル、「ソヴエト」代表部
ハ、満洲国側ガ此ノ重大問題ニ對シテ、矢張リ同様ナ真剣ナ誠意ヲ以テ
臨マレンコトヲ熱望シ、且ツ東支鉄道問題ノ友好的ニシテ公正ナル解決
ガ平和ノ為ニ望マシク、又必要デアル所以ヲ理解シテ現存協約及ビ協定
ノ定メニ基イテ本会議ヲ進行セシメル為努力サレンコトヲ熱望スルモノ
デアル。「ソヴエト」代表部ハ、神会ト、最大限ノ好意的空氣ノ中ヲ熱

ル用意アルコトヲ発表セラレタルガ日本政府ハ本会合ノ結論ニ参加ナサイ
且ツ其ノ上ニ於テ生マレタル結果ヲ達成シ得ベキ措置、紙ノ論議ノ結果ノ
如キ基礎ノ上ニ本交渉ヲ進展セシメンガ為ニ本会合ガ一層ノ中実ヲ希望シ
ルデアラウト確信スルモノデアル

○ユ委員 デハ皆サン、是デ私ノ方ノ陳述ヲ致シマシタカラ今度ハ満洲國
ニ移リ御願ヒシタイ譯デアリマスガ、総テハ会議ノ方ノ決定ニ附スル
日本ノ御意見ヲ是カラ拝聴出来ナリマセウカ

○大橋委員 ソレデハ私ガ満洲國ヲ代表シテ声明スルコトニ致シマス、但
シソレハ唯今露文ニ譯スナケデ、満洲文ニ付テハ吾々ノ方デ打合セテア
リマスカラ、時間ヲ省ク為ニ、満洲語ノ翻譯ハ省略シタイト思ヒマス

○ユ委員 ソレハ私ノ方トシテハ異存アリマセヌ、只今カラ大橋氏ニ発言
ヲ許シマス

○大橋委員 今回北鐵問題ニ関スル「ソ」聯邦ノ提議ヲ見ルニ、其ノ立論ノ前
提トシテ、北鐵ニ其ノ一切ノ財産ガ全部「ソ」聯邦ノ完全ナル専属所有
ニ属スルコトヲ豫想シ居ルノデアリマスガ、之ニ對シテハ「ソヴエト」
聯邦又其他ノ國ガ如何ナル意向ヲ有スルニ拘ラズ、満洲國ハ断ジテ同意

问题，作如下声明。

关于中东铁路属于苏联的问题，没有任何人怀疑过，它是一切文件、条约所承认的无可辩驳的事实。如所周知，北京协定或奉天协定，就是从苏联各族人民用勤劳与资金建设的中东铁路是苏联单独所有物这个不容置疑的事实出发的。苏联政府根据这些条约主动提供给中国的一些特惠，与中东铁路的单独所有者苏联的权利，无任何抵触。北京协定第九条第二项写道：

“苏联政府允诺，中国以中国资本赎回中东铁路及该路所属一切财产；并允诺，将该路一切股票、债票移归中国。”

奉天协定第一条第二项规定：

“自本协定签订之日起，苏联方面同意，中国有权赎回该路。”

还有：

该铁路“用中国资本以公道价格赎回之。”

这就是说，北京和奉天两协定明确说明，苏联是中东铁路的所有者，没有辩驳的余地。而且，1932 年 3 月 23 日满洲国给苏联政府的通牒中，表示在有关满洲和中东铁路范围内可以承担两协定的义务，该二协定构成了苏、满现在共同管理的基础。正因如此，奉天协定第一条第七款和第二款以及北京协定第七条中规定，关于中东铁路财政问题的解决手续，最后决定权属于苏联。

华盛顿会议当时，尽管大多数会议参加国还没有同苏联建立正常关系，但参加会的列强代表，不得不承认中东铁路为苏联所有，提出这一事实也不是没有用处的。关于这一点，只要引证 1922 年 1 月 23 日太平洋及远东问题委员会提出的关于中东铁路问题技术小组委员会的报告就足够了。该报告称“公司（即中东铁路）确实是俄国政府的财产。根据 1896 年基本条约的规定，中华民国将来持有一定的赎买权。”不仅如此，从华盛顿会议的会议录中也可以看到，日本代表松平曾向中国代表颜氏极其明确而又果断地

说明，没有问题，该铁路是俄国财产。

如果谈及在中东铁路出售会议上苏联政府与日本政府的交涉，可以举出无可辩驳的证据，说明在苏联政府是中东铁路的所有者一事上，双方任何一方都没有、也不会产生疑问，假使不是这样，中东铁路之向满洲国出售，也就是满洲国收买苏联所属的铁路一事，自始就不会成立了。不仅如此，在5月29日日本政府交给索克尔尼柯夫的对外务人民委员李维诺夫声明的回答文中，太田驻苏大使谈称：

"然而，关于该问题解决方法之一的收买问题，有必要首先确定当事国，于是为此目的，同与中东铁路最有利害关系的满洲国交换了意见，结果得知，如能按满洲国方面可以同意的妥当条件签订协定，满洲国方面有意收买。因此，如上所述，提议苏联政府向满洲国政府进行交涉。帝国政府为了这一交涉顺利进行，自当准备以极大的善意承担中介斡旋之劳。"

6月3日，索克尔尼柯夫代理外务人民委员向日本驻莫斯科大使太田传达了苏联政府的如下回答：

"苏联政府确认，接受关于日本政府准备在苏联和满洲国间的中东铁路出售交涉中承担中介斡旋之劳和满洲国政府准备参加这一交涉的正式通知。苏联政府谅解日本政府的内容为满洲国准备参加交涉的通知的宗旨，接受日本政府的提议，同意任命该项交涉的代表。特此通知。"

这一会谈的举行，就是日苏间进行这些交涉的结果，也是满洲国通过日本政府通知同意参加苏联政府出售中东铁路交涉的结果。内田伯爵在这一会谈的开幕词中声明："对于在东京举行中东铁路出售交涉一事，非常感到满意。"十分明确地阐述了这一会谈的目的。

从以上所述各点中可以看到，不仅中东铁路属于苏联是不言

自明和无可争辩的，而且，中东铁路出售交涉，也只能在既有准备出售属于自己的铁路的合法所有者，又有根据条约被允诺正当地取得该项财产而拥有所有权的买者，这个当然的唯一的基础之上进行。

对于将上述无可辩驳的问题作为争论的议题的一切企图，不能不认为是想把此次交涉变成没有主题的空谈，或图谋剥夺会谈的任何成功的可能性。

苏联代表团在会议开会的当天就已声明，苏联政府认为，保存苏联各族人民用勤劳与资金建设的并且是苏联财产的该铁路的财产和利益，是自己的义务。正像今天我们的提议所明确表示的那样，苏联代表团在充分意识到自己应该维护无可辩驳的条约权利的同时，以巩固远东和平和从根本上解决中东铁路的诚意，对中东铁路出售交涉，是抱着认真的态度来参加的。苏联代表团期望，满洲国方面对如此重大的问题，也抱着同样认真和诚恳的态度参加；并期望理解这个道理，即友好而公正地解决中东铁路问题是和平所希望和所需要的，在遵照现有条约和协定的前提下努力进行此次会谈。苏联代表团确信，日本政府准备承担中介和极大善意的斡旋之劳的表示，也是举行此次会谈的基础，并且能够进一步采取必要的措施，为使会谈取得成果，使会谈在上述没有争辩余地的基础上进行。

北铁接收委员会编：《苏联在北满铁路上拥有的权利让受交涉会议速记录》(第四回)，1933年7月5日，极秘，油印本，第5—12页

## 日共《赤旗报》报道苏联已作出最大的让步

关于出售中东铁路的交涉，苏联代表断然表明了苏联的态度，因而真象已经大白。根据7月16日以后两国代表发表的声明，简单说明一下苏联如何为了和平已做出最大的让步，提出了最低限

度的要求；而日本帝国主义和满洲国却如何无耻地筹拟掠夺计划。

一、苏联提出的二亿五千万卢布的价格是以中东铁路为苏联所有这一事实为依据的。在有关中东铁路的奉天协定和北京协定以及其他有关条约中，对此都有明确规定。在华盛顿会议上，日本帝国主义代表松平也是这样承认的。但日本帝国主义如果承认这一点，就必须全部收买中东铁路，所以他们便以各种借口拒绝承认。例如加拉罕同志曾说，废除帝俄时代对中国的特权，中东铁路在一定年限后（从现在起三十年后）无偿返还给中国。而日本政府却根据这些话胡说什么，既然苏联政府放弃所有权而和中国分享共同经营权，那么，由苏联手中收买的仅是共同经营权，用三分之一的价格就可以了。

二、苏联依据过去的协定，在规定价格上，首先是以过去苏联在中东铁路上共化了多少费用为标准的。这是很自然的。因为中东铁路本来就是用苏联劳动人民的劳动建设和维护下来的。苏联说，从现在开始三十年内这条铁路为苏联所有，也只是为了收回劳动的费用。而日本帝国主义却极力争辩，并胡说十月革命将日本对帝俄的贷款一笔勾消，不也给地主资本家造成了损害吗？这项"人民的劳力"如何解决？在这句话里，明显地看出日本资本家和地主是对社会主义国家、劳动人民的国家企图进行威胁。

三、苏联按照协定规定的手续规定了卖价，此外又从和平愿望出发，作了很多让步。苏联并未计算铁路建成后帝俄政府所付出的全部费用一亿八千万卢布。准确计算最初的建设费和苏联政府所支出的维修费，共有四亿一千万卢布。而满洲国政府却拚命坚持己见。考虑铁路的磨损和为了更新铁路而把价格降低到二亿一千万卢布的中东铁路，考虑到它作为国际联络线、作为南北满大陆和太平洋联络线的地位日益重要这种情况的话，可以理解，这种

让步是相当大的。虽然日本帝国主义说最近中东铁路继续亏损，但这完全是因为日本军造成的障碍而引起的，在满洲国被占领以前，是年年获利的。

四、苏联对附属于中东铁路的事业、广大的铁路用地、煤矿、森林、码头、电话局等设备并未一一加以计算，只估计为总额四千万卢布，和前面的二亿一千万卢布加在一起，合计价格总共定为二亿五千万卢布。可是，日本帝国主义却以第一项中所说的事实为借口，胡说什么既然苏联为了和平而愿意出卖，那么，价格便宜一些也可以克服，将这些财产都包括在内，共给五千万元。此外，并说过去用武力强占的哈尔滨码头、电话局原来就不是中东铁路的，现在不买也是满洲国的。

五、苏联要求以金卢布支付，这也是很自然的事情。如果按照日本帝国主义的便宜的日元支付时，结果拿回到苏联就变成了原数的三分之一。日本帝国主义对于二亿五千万卢布（约合六亿日元），还想采取这种办法少给。

三一书房刊：非合法时代的日本共产党中央机关报，复制版《赤旗》，第四卷，第32页，1933年7月11日

## 《真理报》社论

(1933. 8. 14)

近日举行的苏满东京会谈第六次会议，使我们能够对六周来的东京谈判作出初步总结。

与满洲国顽固地坚持其提出的价格相反，苏联代表团在第六次会议上声明，为了使谈判获得成功，苏联代表团准备首先作出重要的让步，把它原来提出的价格减少五千万金卢布，以便使双方的提议接近。苏联代表团的这一行动，是这一总结中的最重要的事实。每一个关心东京谈判、稍具公正感的人都会承认，苏联代表团

的声明，是苏联代表团真正谋求出售中东铁路谈判顺利成功的证明。这一声明最有力不过地驳斥了某些日本报纸散布的毫不足奇的谣言。这些报纸故作神秘之态，唉声叹气地表示遗憾，硬要自己的读者相信，似乎它们从权威的来源获悉，苏联政府举行关于中东铁路的谈判“只是为了做做样子”，苏联政府的真正目的是为了赢得时间，欺骗可怜的满洲国，改善苏联的国际地位，以便苏联能够改用另一付口气说话并拒绝出售铁路。

编造“可恶的布尔什维克捣乱”谎言的骗子先生们，对他们所谓的情报来源讳莫如深。但不难猜出，他们的这些情报是从日本那些公开叫嚷不宜进行中东铁路谈判，主张公开以武力夺取铁路的集团那里得来的。但是，这些正在准备反苏战争，指望利用苏联的国际困难来推行其凭枪杆“无偿收买”中东铁路计划的集团，一定大失所望。最近数月来苏联外交政策取得的辉煌成就，一定使他们目瞪口呆。苏联同英、法、意、波、小协约国等之间关系的改善，同美国关系的某些改善迹象，都雄辩地证明，根本谈不上苏联在国际上遭到孤立，日本的那些主张在外交政策中推行强盗政策的人算是枉费心机了。当然，苏联的新的十分有利的国际地位，并不是靠什么苏联的“可恶的捣乱”取得的，而是靠布尔什维克党的英明坚定的外交政策取得的。

与苏联国际地位的这种改善恰成对照，日本的国际地位恶化了，它的孤立状态正在继续发展，同美英的关系更加紧张，同其他资本主义强国之间的贸易竞争日益加剧，同被削弱的但并未完全失去战斗力的中国达成永久性的协议的可能性，也不存在了。日本的高级政治家完全了解，日本国际地位的这种恶化和孤立是与“布尔什维克的捣乱”不相干的。正如过去一再指出的那样，苏联的对日外交政策是绝对独立自主的，今后苏联仍将拒绝在远东问题上使它的立场同别国的任何其他目标协调起来的建议，不过这

需要具备一个条件，即日本本身的行动不使苏联感到有必要重新审查目前建立在苏日关系有充分可能和平稳定的前提上的这条路线。

尽管苏联在国际舞台上取得一系列新成就，苏联代表团在第六次会议上仍然作出了重要的让步，这表明苏联决非为了赢得时间在东京“做做样子”，决非要欺骗由于“缺乏经验和年轻”而受“比较富有经验的”日本军队保护的满洲国。因此之故，苏联政府才完全严肃地接受了满洲国关于希望收买铁路的声明和日本政府关于准备在谈判中进行帮助和斡旋的声明。这两份声明在过去和现在都是东京谈判的基础。因此，这些声明仍然有效，而苏联代表团也仍然准备进行严肃认真的谈判。

究竟是谁妨碍东京谈判取得成就呢？究竟是谁确实为了“赢得时间”并进而破坏谈判在东京“做做样子”呢？连日来东京的报纸也指出，是日本军事集团，因为在这伙人中“关于立即中断中东铁路谈判的主张，提得更加坚决了”。据这些报纸报道，军事集团认为，满洲国代表团提出的价格（五千万元）是最高的价格，如果苏联代表团不接受这个价格，最好立即中断谈判。军事集团的这一“指示”明目张胆地要求中断谈判，而日本军阀更蛮横跋扈到甚至用满洲国“独立自主”这块遮羞布掩盖一下自己对满洲国当局的赤裸裸的控制都嫌多余，妄想决定谈判的命运。从这两方面看，这个“指示”简直可以说是无与伦比的。这一指示无疑将被“满洲国代表”大桥先生诚惶诚恐地接受。这位大桥先生，作为一名纯血的日本人，甚至不久以前还没料到，他必须变做一个满洲国人。然而军事集团的这一指示却使大桥先生处境不妙，因为作为满洲国的一名“爱国者”，大桥先生刚才还在大吵大叫地抗议，正是日本外务省破坏了“满洲国的主权完整”！原来苏联私下减价五千万卢布的建议还在公诸于会议之前，日本外务省就已经知道了；原来苏联代表

团以此诱使日本外务省推行破坏满洲国主权的政策；原来为了避免这种可悲的事态，日本外务省将不再“介入”满苏谈判。

一方面，对于满洲国代表的困难处境不能不表示同情：试想，苏联方面“在居心叵测地玩弄诡计”，仅仅为了“做做样子”才进行谈判，军事集团命令停止谈判，外务省受布尔什维克的摆布，而满洲国却想不出钱来收买铁路。另一方面，却不能不看到，实际上这种情势的全部复杂性，不外是一出企图愚弄幼稚公众的滑稽剧。大桥先生无疑是一位干练的外交家，但领导他的上司却给了他一项无法胜任的负担，这就使在大桥先生的两面手法中出现了某些失于圆滑之处。

这种两面手法的实质在于，企图“抹煞”体现切望谈判顺利进行的苏联的重要让步的真正意义；在于企图用军事集团的叫嚣恐吓苏联代表团；最后，在于用日本外务省拒绝参加谈判进行斡旋来对苏联代表团进行威胁。但是，执行统一的日本政策的大桥先生及其幕后人的策略不会收到任何肯定的效果。对此，不妨早些向他们提出警告。如果满洲国代表团不打算认真地讨论中东铁路的价格，这就是说，它不想收买铁路，也就是说满洲国撤消了自己准备进行收买中东铁路谈判的声明。如果东京日本外务省不打算在谈判中进行斡旋，这就是说，日本政府放弃了它推动达成苏满出售中东铁路协议的诺言，也就是说，日本政府没有履行其在谈判开始前所承担的义务。如果这就是日本政府和满洲国政府的果断决定，那么，它们显然赞成主张夺取铁路的军事集团的意见，决定破坏关于出售中东铁路的谈判。

苏联政府决不愿意使中东铁路继续成为远东种种冲突的根源。但苏联政府也无意满足大桥先生的最后通牒的要求。苏联政府珍视并极力巩固日苏之间的友好关系，正因如此，它才着手解决中东铁路问题。如果苏联政府多方考虑的、坚定的意愿没有得到

日本领导集团的响应，如果这个集团按照主张实行夺取和军事冒险政策的人的指示，赞同以破坏东京谈判的策略回答苏联代表团提出的重要让步，那么，苏联政府和苏联劳动人民将会了解，中东铁路谈判的破裂，不是由于在确定价格上存在某些分歧，而是由于帝国主义阴谋和军事冒险政策在东京占了上风。

苏联《真理报》，1933年8月14日

## 日本驻满洲国大使菱刈和日本哈尔滨领事馆的四份报告

(1933.9.4—19)

在苏联副外交人民委员索克尔尼柯夫9月21日对驻莫斯科日本大使太田和苏联驻东京全权代表尤列涅夫9月28日声明中，均曾指出，苏联政府握有日本官方文件，表明日本政府对于在满洲对中东铁路所采取的行动负有责任。现在塔斯社暂且公布它所获得的一部分材料。这部分材料涉及日本驻满军事、民政机构准备夺取中东铁路计划的活动。

这些文件非常清楚地说明了日本的作用，驳斥了所谓满洲国独立自主和日本政府从未介入在满洲国当局旗号下干出的掠夺行动的官方声明。

特别是，从这些文件中可以完全清楚地看到，逮捕中东铁路职工，决不是因为他们有什么非法行为，而是为实现在有日本军事指挥部门和满洲国日本官员参加的会议上通过的掠夺计划而采取的步骤。

一、日本驻满洲国大使给东京外务大臣的报告(1933年9月4日)

1. 今年入春以来，满洲国对中东铁路采取了一系列步骤。例如为了防止偷运中东铁路的列车车辆，切断了绥芬河车站的铁路交通。还有，为了把收买铁路的东京谈判引向对我们有利的方面，

不久以前还采取了一系列其他措施。满洲国方面不愿宣扬，采取这些措施是为了对东京谈判施加压力，而强调指出，这些措施纯属内政，从这点出发，满洲国准备坚持：①使中东铁路及其整个机构服从于满洲国的法律及计划，因为铁路处在满洲国的主权之内；②不承认奉天协定及俄华协定中与满洲国主权原则抵触的条款；不承认与中东铁路这一商业企业的整个合法地位不符合的条款；不承认与中东铁路的现状不符因而不能接受的条款（关于上述各点，在东京会谈时满洲国宣读的备忘录中均曾指出）。为实行上项计划，拟采取下列具体措施：

a. 坚决要求改组中东铁路机构，制定严格的运费换算表和卢布结算表，坚持管理局局长权限内各项问题的处理都需经过满籍副局长的签署，否则即为无效。必须坚持向苏联方面提出这一声明，并使其得到执行。

b. 我们的警察当局和监狱当局，在共产党、共青团、工会以及其他隐藏在中东铁路上的非法组织中进行搜查和仔细的侦察。根据各该组织的性质，可对其采取坚决的镇压措施。在各地普遍展开反共运动。鉴于可能强占铁路，作为一项予备措施，在铁路职工、军事警察等人员中间进行动员，同时进行审慎的兵力配置。调查每一个苏联职工的情况，突然搜查中东铁路各俱乐部以及其他公共组织；利用边境上的频繁冲突，对苏联方面的非法行动提出坚决抗议。

2. 正如您从我国驻哈尔滨总领事的电报中获悉的那样，满洲国交通部已在执行这条路线，该部在不久前的理事会会议上提出把管理局局长和副局长的权力拉平的要求，同时还采取了一些属于铁路稽核局权限内的监督行动。

上月25日，大桥先生来电指出，鉴于东京谈判拖延，最好采取有效的措施施加压力。据此，本月2日召开一次有日本决策官员

(各部门首脑)和军事当局参加的会议。大使馆方面参加的有谷参赞和花轮参赞。会议在满洲国国务院举行。考虑到关东州新长官的莅任,会议结合审查对中东铁路采取的办法,讨论了今后的具体措施。同时,会议以关东军的名义声明,虽然我们赞同采取符合法律的措施,但我们仍然认为采用暴力是适宜的,至少我们认为必须在采用暴力之前,予先使所有有利害关系的部门协调一致。

鉴于在满洲国任职的日本官员在此问题上的立场异常坚决,谷参赞说,由于东京谈判的顺利进展(两月来在确定价格方面取得的成就,应视为满洲国方面的一定成就),考虑到在1935年以前日本无法在大陆上挑起冲突,尽管有一切必要夺取北满铁路,最好还是避免采取不慎重的措施。谷接着指出,满洲国交通部主管部门准备采取的措施完全属于苏满共同管理铁路范围,与收买中东铁路的方针根本无关。总管理局局长远藤在作会议的总结时表示,希望具体地解决问题。下次会议定于7日召开。

二、日本驻满大使菱刈给东京外务大臣的报告(1933年9月9日)

原订7日召开的会议延期到9日。会议在满洲国国务院大厦举行。

辩论后转入讨论具体行动方案,这项方案是于本月8日在有交通部负责人员参加的会议上制订的。

最后一致决议,如果具备下述条件,即将这一方案付诸实施。军事当局与我国大使馆已向各有关部门发出了详细的报告。望您将您对所有上述问题的指示速予电告。

1. 关于第一部分的"Г"项,如果警察袭击必须在广泛的范围内进行,并逮捕显要人物,则事前必须进行共同的磋商。

2. 所以,实际实行方案的第二部分是困难的,这一部分只可在方便的情况下和可允许的范围内实行。

3. 方案的第五部分得事先进行调查，然后方可实行。

菱 刈

三、日本驻满大使给东京外务大臣的报告（1933年9月9日）

为了推动收买北满铁路的谈判，决定采取下列措施：

1. 利用北满铁路监察部及铁路的其他机构收集有关铁路的苏联职工的非法活动材料，将这些材料交给营业处和警务处进行调查。为此，A. 允许监察部收集这类材料并进行调查；B. 管理局局长顾问或总监察员可据有关条款起诉；C. 据起诉，可对被告进行传讯，必要时甚至可以逮捕；D. 要适当地注意，避免造成进行大规模警察搜捕的错觉。规定搜捕在不大范围内进行，逮捕不重要人员，但并不排除在侦察过程中扩大范围，传讯更大范围工作人员的可能性（这一切均在司法司、警察司和铁道管理司协助下进行）。

2. 满洲国交通部向中东铁路理事会理事长发出指示：今后管理局局长的一切行动和命令，都需经过副局长的同意。如果出现违反这一指示的情况，理事长必须把这一行动视为越权的行为，或者宣布指示无效，或者起诉。理事长受托将这项决定转达给铁路管理局和各处的首长。此外，交通部在方便的时候，还将向理事长发出有关运费、铁路职工人数平衡等问题的指示（由铁道管理司执行）。

3. 调查居留在哈尔滨和北满铁路沿线地区的苏联公民的职业、住址、来满目的并检验其证件。对哈尔滨的商业学校和沿线各铁路俱乐部进行突然搜查。此外，还要对其他各种共产党组织进行严密的监视（由警察司执行）。

4. 为了检查应缴税金上缴情况以及远东银行和北满铁路所属供销合作社的全部活动，财政部监察司和海关可传讯上述苏联

组织的负责人员，并可检查会计帐目(由财政司执行)。

5. 制订强迫北满铁路的私人贷方向铁路提出要求的方案,然后查封铁路的财产。至于同贷方的谈判以及贷方选取哪些财产予以查封，事先要经过共同磋商（要由司法司和铁道管理司协同进行)。

6. 加速审理白俄案件,并随着苏满冲突的发展释放在押白俄(他们的案件尚未审查完毕。由司法司进行)。

7. 在实行上述各项时，对下列诸点要特别予以注意:①迅速实行上述各项措施；②在外交方面，这些措施可以完全不受东京谈判的影响，而作为满洲国政府的内政措施采取之；③特别注意保守秘密，不得透露准备对彼方采取的一切措施；④为了不间断地实行上述措施，警察司、司法司、铁道管理司的首脑以及其他负责人员要经常亲临哈尔滨指导；⑤除了保持同驻哈尔滨满洲国各种团体的联系外，还要同日本驻哈尔滨的军事代表团保持密切的联系,并通过它同驻满日本师团和宪兵队建立密切的联系;⑥随着上述各点的执行，将向满洲国内务部及其他有关机构提出报告。

菱　刈

四、日本驻哈尔滨总领事给日本驻满大使的报告（1933 年 9 月 19 日）

今天,9 月 19 日,警察司司长长尾、司法司司长栗玉、交通部代表森田以及其他在哈日本、满洲国组织的官员(满籍官员除外)在军事代表团的驻地聚会，讨论在您上次来电中提出的方案的实行办法,并议决以地方力量实行之。

1A. 关于您来电中的第一点，决定在本月中旬，对六名对偷运机车负有责任的人以及一名犯有浪费铁路资财罪的人，加以逮捕和拘押：①机要处处长加林；②机务段段长拉弗罗夫；③车辆

器材供应处处长阿布洛夫；④财务处主任库布里（上列人员都在哈尔滨）；⑤满洲里车站机务段段长希岑柯；⑥满洲里车站站长阿布拉缅柯；⑦绥芬河车站站长卡蒂尔。

B. 北满铁路监察部对上列违章人员向高等法院起诉。

C. 居留满洲里和绥芬河车站的人员由边防部队逮捕，然后解赴哈尔滨，与其他被捕人员一并审讯。

D. 为了协调行动，成立一个执行委员会。

E. 采取上述行动时，一切报道都由警察司司长公布，任何人都不得向报界发表谈话或进行宣传。

F. 如果在逮捕时，有人拒捕或进行破坏行动，可立即使用武器。

G. 俟北满铁路监察部做进一步调查后，再进行第二次逮捕。

H. 鉴于对每个个别事件向中央请示可能贻误时机，行动的细节委托地方安排。

2. 您来电中的第三点在同电第一点执行后，即在10月10日至15日间执行。

森　岛

苏联《真理报》，1933年10月9日

## 中东铁路理事会副理事长班杜拉给李绍庚的信

(1933.9.16)

（俄通社伯力9月17日电）鉴于最近时期在东线连续发生的列车颠覆事件以及有关方面迟迟不采取保卫措施，中东铁路管理局局长路德依于9月16日向中东铁路理事会提出特别报告，列举最近五天来五起破路、三起射击列车和二起纵火焚烧车站、十三起袭击铁路建筑、绑架一百五十名铁路员工等事件。

路德依指出，由于缺乏必要的保卫，铁路管理局所采取的一切

措施都没有达到目的。有鉴于此，在没有建立铁路的真正保卫工作之前，很可能产生客运活动停止的问题，特别在危险区段。

根据这份报告，中东铁路理事会副理事长班杜拉于同日交给理事会理事长李绍庚一封信，其中写道：

"……我不得不指出一个不容置辩的事实：尽管许多部门都曾表示关心保卫工作，但近几年来，铁路的整个活动都是在各种匪帮和各种集团军队不断破坏经营章程、不断袭击列车、破坏铁路、杀害和对铁路员工使用暴力的情况下进行的。"

班杜拉副理事长接着指出，在1930—1932年间以及1933年的上半年，这种破坏事件超过三千起，而其中的一千一百六十一起是护路部队自己干的。

二百八十起对铁路员工使用暴力的事件也是这些部队干的。在这些事件中，杀害、伤害、殴打铁路员工及其家属，随意强占住宅等情况极为普遍。

除掉上述事件是军队本身干的而外，大多数对铁路员工居心不善的袭击，是由胡匪和其他武装匪帮干的。

班杜拉副理事长在信中写道："……经正式统计，这类事件共有一千一百起，其中1930年——七十六起，1931年——一百一十九起，1932年——七百零四起，1933年上半年——二百四十七起。而在这类事件中，百分之七十以上发生在东线。"

据初步统计，截至本年7月1日，被绑架的人员已经超过一千一百人以上。

"……鉴于胡匪经常袭击车站和缺乏必要的铁路保卫措施（这种工作应由行政当局负责），铁路的工作，特别是东线铁路的工作，正处于不正常的状态之下。铁路工作人员正处于不堪想象的困难境地。

"如果考虑到自从共同管理铁路以来，到1932年为止，主要用

于同护路有关的中国政府贷款开支一项已经超过二千九百五十万金卢布，上述情况就更加引人注意。维持铁路警察的经费超过一千一百五十万金卢布。其中仅在1930——1932年间(还不算1933年上半年)，中国政府机关的贷款就达一千零五十万金卢布，而铁路警察的贷款则达三百九十万金卢布……”。

“……尽管有了一些装甲列车，铁路管理局仍然同意再组成一列机动装甲列车，并同意这些装甲列车可以不受阻碍地行驶。这些列车开始挂装甲平车。护路部队的运输和铁路警察的维持费项下的开支，从来没有遭到拒绝。

“但路方采取的这一些措施很少改变保卫工作的实际状况，保卫工作仍然完全不能令人满意。”

班杜拉副理事长提醒李绍庚注意，中东铁路副理事长已多次要求他注意铁路上出现的不正常情况，并要求身为中东铁路理事会理事长的李绍庚采取有效的措施维护铁路的利益。

最后，班杜拉副理事长指出：

“……除了东线的直接损失和交通秩序破坏而外，中东铁路和乌苏里铁路之间的直达运输也受到威胁，而这两条铁路的直达联运是欧亚直达运输的不可分割的组成环节。

“我再一次坚决地要求你向贵国政府提出实际的而不是口头上的保卫中东铁路的安全，特别是东线的安全问题，负起这项保卫工作是符合贵国政府所承担的义务的。”

苏联《真理报》，1933年9月18日

## 苏联副外交人民委员索克尔尼柯夫对日本驻莫斯科大使太田的声明

(1933.9.21)

1933年9月21日副外交人民委员索克尔尼柯夫向日本驻莫

斯科大使太田提出以下声明：

“据苏联政府获得的可靠消息，满洲国当局按照日本政府的指示，拟于近日在中东铁路管理局中片面地进行完全违背议定程序的一系列改组，尤其打算粗暴地侵犯属于苏联铁路局局长的权利，使他实际上受制于其满籍助理。同时，按照日本政府代理人的指示，满洲国当局准备对中东铁路的苏联职工采取一系列警察措施。

“苏联政府授权我代表苏联政府提出警告，苏联政府将把在哈尔滨采取的这些或类似的破坏条约所确认的铁路现存合法地位的措施，视为违背东京政府和奉天政府所承担的义务的行动，视为不能容忍的夺取铁路的图谋。苏联政府认为，日本政府要对这种破坏活动负责。满洲国无法也不可能对满洲发生的事变负责，而作为满洲的真正主人的日本政府，却应对破坏中东铁路条约的一切行动以及正在酝酿的夺取铁路的图谋，承担直接的责任。”

苏联驻东京全权代表尤列涅夫也将同一份声明交给东京日本政府。

苏联《真理报》，1933 年 9 月 22 日

## 苏联驻东京全权代表尤列涅夫的声明

(1933. 9. 28)

苏联全权代表尤列涅夫今天拜会了日本外务大臣广田，并按苏联政府的指示，提出以下声明：

“本年 9 月 24 日，驻哈尔滨的日本、满洲国警察人员逮捕了下列人员：机务处长加林，财政处长库布里，总工厂厂长拉弗罗夫和调度室主任阿布洛夫。同日，日本边防部队在满洲里车站逮捕了满洲里车站站长阿布拉缅柯。9 月 24 日夜间，满洲国边防部队又在绥芬河车站逮捕了绥芬河车站站长卡蒂尔。

哈尔滨警察局及日本、满洲国边防部队的上述活动，是对中东

铁路的合法行政管理机关的活动的非法的粗暴的干涉，其目的显然在于侵犯苏联对中东铁路的权利，这种行动不容争辩地违背关于中东铁路的现行条约。

关于日满当局一手准备并采取的这种不能容忍的措施，数日前已经分别通过副外交人民委员索克尔尼柯夫向日本驻莫斯科大使太田的声明以及苏联驻东京全权代表尤列涅夫提出的声明通知给日本政府。

作为这些警告的补充，苏联政府现谨向日本政府声明，根据苏联政府现在掌握的确凿的材料，在日本军事代表团和满洲国行政部门最高级日本领导人参加下，在哈尔滨举行了一系列会议，会上制订了详细的计划，而这些措施，只不过是这一计划的开头部分。苏联政府将在适当的时候发表极其详尽地规定在满日军司令部和日本行政当局计划采取的行动步骤的全部文件。

苏联在对日本政府的上述两篇声明中曾经提出警告，日本政府将承担执行这一侵犯苏联对中东铁路权利的计划的全部责任。苏联政府再次重申，制订夺取铁路计划的会议是在日本军事代表团参加下举行的，对于苏联职工的逮捕，是在日本边防部队和警察人员参加下进行的。

苏联政府认为，日本当局对中东铁路采取的这种行动，不能不被视为对于正在进行的关于出售中东铁路的谈判的破坏。日本政府要完全承担这种破坏行动引起的一切后果。”

苏联《真理报》，1933年9月30日

## 中东铁路理事会副理事长班杜拉给理事长李绍庚的信

(1933.10.2)

中东铁路理事会副理事长班杜拉日前曾就无故逮捕铁路的苏联负责工作人员一事，向理事会理事长李绍庚提出抗议。

李绍庚于9月29日给班杜拉写一封信，回答这一抗议。李在信中一再指出，"苏方工作人员系因总监察员的报告被监事长传去审问，因为有材料证明他们犯有罪行和滥用信任。"李绍庚为铁路总监察员的行为辩护，说什么根据现行章程，每一个人都可以向监事长报告。李绍庚企图否认，这次逮捕是日满当局夺取铁路图谋的开端。同时，李绍庚还对中东铁路管理局局长路德依指派被捕苏联工作人员的苏联副职署理其业务一事提出异议。李绍庚硬说，被捕人员的职务应由满籍属员担任。

本年10月2日，班杜拉再次致函李绍庚，信中说：

"据你说，苏联铁路负责人员不过是被监事长召去传讯一下。但是，尽人皆知，他们是在9月24日凌晨，被人数众多的军警先行包围住宅，又被仔细搜查之后逮捕的，并且至今仍然监押在狱。因此，你的这一声明至少使人感到奇怪，我大为惊异。如果你把这称为'传讯'，请问你又称何者为逮捕？

你还说，上述人员被控犯有所谓'滥用信任'的罪行。请问，他们滥用了谁的信任？是滥用了中东铁路的信任吗？那末，中东铁路的领导部门理事会和管理局为何没有承认这一事实呢？这种承认过去不曾有，现在也不会有。由此可见，上述指控是完全不能成立的，逮捕是非法的。对此，我过去提出，现在仍然提出最坚决的抗议。

没有被滥用信任者的证明，一个国家的法律便不能承认滥用信任。一个国家的法律并不能赋予不是国家负责官员的总监察员以铁路总监察员的身分任意调查铁路各部门首长以及其他人员的与铁路业务有关的活动。但一个国家的法律却要求履行国际条约和协定，特别关于中东铁路的条约和协定。"

班杜拉列举了被总监察员破坏了的铁路现行的有关章程条例，并指出，由于按照总监察员的指控逮捕上述人员，满洲国当局

便非法和粗暴地干涉了中东铁路行政管理部门的活动，从而破坏了现行的有关铁路的条约。”

班杜拉接着指出：

“我已经在信中指出，在监事长把被捕者传去审问后，你马上就要求我指派满洲国民担任他们的职务。

这一切都十分清楚地表明，逮捕的真正目的是要把苏联各处领导人员和一批铁路负责职工解除职务，而代之以满洲国民，作为夺取铁路图谋的开端。”

……

“至于管理局局长委派其他老铁路负责职工担任被捕的业务领导人员和铁路负责职工的职务，正如我已向你声明的那样，是完全正确的，完全符合现行的条约和现行的铁路章程，完全符合实际需要和公平合理精神。”

苏联《真理报》，1933年10月5日

## 揭穿日本侵略者的文件——《真理报》社论

(1933.10.10)

昨天《真理报》发表的日本官方文件——9月4日和9月9日日本驻满大使菱刈的三份报告，9月19日日本驻哈尔滨总领事森岛的报告——不容反驳地表明日本政府对破坏确定中东铁路合法地位的条约，对于对铁路的苏联职工采取令人发指的暴力，对策划和采取旨在完全夺取中东铁路的措施上负有责任。

的确，塔斯社发表的这部分日本文件不容置辩地表明，日满冒险分子的侵略计划是怎样一步一步展开的。9月2日，按照东京的直接指示，在满洲国的首都长春，而且是在满洲的真正统治者——日本驻满大使(他同时也是日本关东军司令官)的府邸，举行了一次由控制满洲国各部的日本官员和日本高级军事当局参加的

会议。

这一伙日本政府的令人尊敬的在满全权代表，仿佛就是特意为了消除人们对谁正在“独立自主的”满洲国傀儡国家机关中发号施令的怀疑，才在所谓满洲国国务院聚会的。

据9月4日菱刈给日本政府的报告称，在这次会议上，曾以关东军名义声明，关东军司令部认为这一行动的进行，最好不采取武力，但在必要的情况下，经过有关部门同意，也可以采取武力。正如《塔斯社》发表的官方文件不容置辩地表明的那样，驻满日军司令部的这一声明，是以它所从属的日本政府的名义并受其直接嘱托作出的。日本政府要对拟定采取的夺取中东铁路的措施承担全部责任。

在发表的日本大使给东京的第二份报告中说道，9月8日，召集了各部负责人员(还是各部的日本领导人)会议。在这次会议上制订了具体的行动方案。报告特别指出，关于这个方案的详细报告已经分别寄给包括陆军部在内的东京各有关部门。可见，驻满日本当局是根据东京的指示，不断向日本政府作出关于准备采取的夺取中东铁路的报告的。

日本驻满大使的第三份报告，详尽地叙述了驻长日本上层分子第二次会议(9月9日)批准的、仔细制订的对中东铁路采取措施的方案。正是这篇报告暴露了全部事先经过周密考虑的制造借口、逮捕和采取暴力的计划，而诬告中东铁路的负责人员是这一计划的第一步，而警察搜查和“大规模”逮捕工作人员则是最后的一步。我们援引的日本官方文件说道：“这一切均在司法司、警察司和铁道管理司协助下进行。”

日本导演在竭力排演“独立自主的”满洲国侵犯为北京协定和奉天协定所确定的中东铁路管理局的合法地位的喜剧。照菱刈给日本政府的报告的说法，在逮捕以后，中东铁路理事会的理事长

（代表满洲国方面）应颁布命令，今后铁路的苏联管理局局长的指示，如无副局长签署，便为无效。通常都是副局长的指示需经局长签署，什么时候见到过“首长”的指示要得到他的“下属”的同意才能生效？这种情况只能意味，决非仅仅因为颠倒了职位的高低，“下属”才变成了首长，而“首长”变成了下属。企图把铁路管理局的苏联局长变成隶属于其满籍副局长的人员，而把满籍副局长变成中东铁路管理局总局长，就是在实行日本官员征得东京政府同意而制订的夺取铁路的措施，就是在实行那个事先得到必要时由关东军协助的保证的计划。日本暴徒在采取这一反苏行动时决定释放在押的俄国白卫份子，他们指望在这些人中间找到忠实的走狗，这也是十分自然的。

可是，粗暴蛮横的冒险分子——夺取中东铁路的长春计划的制订者是否了解到同实行上述计划相联系的全部政治冒险？他们以及他们的东京顶头上司对此是一清二楚的。在长春会议决议的结尾部分就有极好的说明，决议建议：“对下列诸点要特别予以注意：迅速实行上述各项措施，在外交方面，这些措施可以完全不受东京谈判的影响，而作为满洲国政府的内政措施采取之；特别注意保守秘密，不得透露准备对彼方采取的一切措施”。

在副外交人民委员索克尔尼柯夫9月21日、9月28日的两次声明中以及在苏联驻东京全权代表尤列涅夫的声明中，均曾代表苏联政府声明，苏联政府握有关于日本人夺取中东铁路计划的可靠的情报，并且指出，破坏关于中东铁路的条约，策划夺取中东铁路的全部责任都要由作为满洲国真正主子的日本政府承担，满洲国无法也不可能对满洲事件负责。

在已经发表的日本驻满大使和日本驻哈尔滨总领事的报告中，完全肯定地表明，对中东铁路采取行动的机构同驻哈尔滨日本军事代表团建立了密切的联系，并通过它同在满日本师团建立了

密切的关系。在这些报告中还曾谈到，有关逮捕以及其他侵略措施的计划，曾被提到9月19日在驻哈尔滨日本军事代表团驻地召开的会议上去，而满洲国的实际上的主子——日本政府的代表竟不准满籍官员参加这次会议！现在，日本政府该没有任何理由认为，谁还会认真相信它没有参与夺取中东铁路的行动了吧。

这一切都无法反驳地证明，日本政府直接领导着夺取中东铁路的整个冒险活动，而其执行者是驻满日本当局。对中东铁路的苏联负责人员的逮捕，《真理报》最近时期报道的铁路日本当局的暴行，完全符合东京发出的命令。我们发表的文件——菱刈和森岛的报告，仅仅附带证实一下，是谁在满洲策划和领导对中东铁路采取的行动的。这个策划者不是别人，正是粗暴地破坏对中东铁路的所有者苏联负有义务的日本政府。

正如发表的日本官方文件所确凿证明的那样，日本政府蛮横无理地破坏了条约所规定的铁路的合法地位；日本政府要对其冒险行动承担全部责任。

日本政府的诡辩是滑稽可笑的。彻底揭穿日本侵略者的官方文件变成了无人不知的新闻。苏联和全世界的劳动者都会清楚地看到，是谁在中东铁路上进行冒险，是谁在远东轻率地玩弄苏日关系。

日本帝国主义者在全世界面前被揭穿了。在发表的文件中暴露了日本政府的真正意图，暴露了被当场拿获的东京侵略者的嘴脸！

日本政府是逃避不了苏联政府曾两度为之提出警告的责任的。

苏联《真理报》，1933年10月10日

## 苏联驻哈尔滨总领事对施履本的声明

(1933.12.15)

12月15日苏联总领事斯拉乌茨基往访特别外交代表施履本并向他提出以下声明：

近来中东铁路的活动是在不断破坏经营章程、不断袭击列车、破坏铁路、杀害铁路员工和对他们采取暴力、抢夺、损坏铁路财产的情况下进行的。遗憾的是，过去和现在满洲国当局不仅没有采取足够的措施来协助中东铁路解决这些问题和给铁路以应有的保护，而且还直接地参与了损害中东铁路利益和苏联对中东铁路的权利的行动。

尤其是，满洲国当局企图通过随心所欲的、片面的活动和破坏现行国际条约、协定以及现行章程，来缩小苏联对中东铁路的权利，片面地在中东铁路理事会中进行一系列旨在完全夺取铁路的改革。为了直接采取这种措施，继本年9月24日逮捕机务处长加林和财务处长库布里以及其他逮捕之后（这些逮捕同夺取中东铁路计划的联系已为文件所证明），该两处的满籍副处长、铁路管理局的满籍副局长以及铁路上满籍其他人员，完全破坏了有关中东铁路的现行条约和章程，拒不执行铁路管理局长和铁路合法人员的指示，违背一切现行规章，撤消上述苏联人员的合法指示并免除苏联公民的职务，而代之以满籍人员，尽管这些苏联公民是由合法的铁路行政部门根据铁路现行章程任命的。同时由于与铁路管理局局长对立的满籍副局长发出非法指示，似乎就由铁路各处满籍人员形成一个领导满籍人员活动的特殊组织，从而破坏了铁路管理局的共同组织基础和属于铁路管理局苏籍局长的权力。

满籍人员在这一非法行动中得到了警察当局的支持。警察当局不理睬管理局和沿线的合法的铁路代表的抗议，采取了并正在

采取着一系列暴力行动，诸如通过逮捕的方法清除合法任命的苏联铁路职工，非法任命满籍人员，由这些人攫取各处、各段的领导权利，等等。

我不准备列举具体事实。我已不止一次要求你注意这些事实。关于这些事实及其详细说明，在管理局局长给理事会的报告中以及在理事会副理事长给理事长先生的信中均有叙述。这一切行动都暴露了满洲国驻中东铁路代表和满洲国当局所采取的考虑周密的计划，这项计划的目的在于否认苏联对中东铁路的权利及该铁路作为本地区一大企业的意义。

我受权向你声明，苏联政府认为，目前满洲国方面在中东铁路管理秩序上实行的和企图实行的一切改变，都违反北京协定和奉天协定以及现行的铁路规章，因而没有任何法律效力，苏联政府决不予以承认，决不受其限制。

我还受权向你声明，对于上述违法行动给中东铁路造成的以及可能造成的损失，苏联政府保留在今后确定准确损失数字的权利，并将坚持要求赔偿。苏联方面恪守它所承担的任务，一直严格认真地遵守北京协定和奉天协定，因此，我希望满洲国方面也采取措施，以恢复有关中东铁路的这些协定和现行的铁路章程的效力。

苏联《真理报》，1933年12月17日

## 路德依给中东铁路理事会的报告

(1934.8.10)

中东铁路管理局局长路德依就由于缺乏或根本没有采取保卫措施，中东铁路不断遭到预谋性的袭击，列车不断颠覆一事，向铁路理事会提出一份报告。

路德依指出：

“在1934年1月1日到8月6日这段时间里，由于没有采取

保卫措施而遭到预谋性的袭击，铁路上发生了下列各种事件：由于预谋地拆除铁路而引起的列车颠覆事件十六起，破坏铁路事件四十一起，武装袭击车站、仓库事件九十一起，绑架职工事件一百一十六起，破坏桥梁事件九起，破坏电报电话线路事件十八起，杀人事件四十六起（其中杀害铁路员工事件九起），伤人事件一百零二起（其中伤害铁路员工事件八十三起），抢劫职工事件四十二起，纵火焚烧铁路设施事件二十二起。

“在本年6月17日至8月6日这段时间里，预谋性的袭击有急剧的增加，计有十二起列车颠覆事件，四十三起武装匪徒袭击车站和仓库事件，二十八起破坏铁路事件，七十二起绑架铁路职工事件，两起杀人事件，二十四起伤人事件，十四起抢劫铁路职工事件，十四起破坏电报电话线路事件，九起破坏桥梁和设施事件，两起纵火事件。特别严重的颠覆事件发生在7月28日，在这次覆车事件中，司机、副司机、司炉、行李员等铁路员工都受了伤。

“……在本年的各次覆车事件中，共有二十一辆机车和二百零七辆车皮被撞毁和受到严重的损坏。”

路德依指出，仅只机车车辆损失一项，就使铁路亏损了三十万金卢布。营业损失也达数十万卢布。路德依指出，铁路在治疗因覆车受伤的职工一项上就花掉了十万金卢布，而职工的伤残程度都十分严重，治疗时间都需持续一年以上。大部分受伤人员几乎都完全丧失了劳动能力。

路德依指出，铁路管理局除要求护路部队总部扩大护路部队外，还独自采取了一系列措施。“把客货列车的运行时间改在日间，发出侦察列车、通过连挂装甲车辆加强旅客列车的保卫工作，加强路线的保卫工作，等等。这些辅助措施又使铁路花费数十万卢布。仅只侦察列车一项就耗费了十六万金卢布。

“对不断扩大的东线上的袭击，管理局也采取了一些措施。但

是，管理局所采取的措施是不足以制止东线上不断扩大的袭击的，而护路部队却不理睬管理局不断向总部提出的要求，不采取根本的护路措施。”

路德依列举了一系列的事实，说明护路部队总部在种种借口下直接拒绝保卫中东铁路东线的安全。路德依指出：“尽管超出预算，铁路管理局仍满足护路部队总部的一切要求，比如在运送部队一项上就超出预算十二万八千零五十一卢布。如果加上铁路向护路部队提供的三列装甲列车的费用，那么总部本年的支出就超过了1933年的预算金额。”

最后，路德依要求铁路理事会“注意东线的严重局势和对于列车运行安全和铁路设施的实际威胁。”路德依要求理事会“采取有效措施，以保障东线铁路的营业设施、财产的安全以及铁路员工的生命安全。”

苏联《真理报》，1934年8月11日

## 从恢复交涉到谈判再次停顿

交涉停顿以来，外国报纸宣传日苏关系已经恶化，苏联自怪文书事件〔日本方面称苏联发表日本四个官方文件之事为怪文书事件〕以来，也采取了揭露关于日本侵略大陆的一切的战术，加之在满洲现地满苏对立状态有激化的征象，广田外务大臣鉴于这些，从确保远东和平的观点出发，向两当事国特别是苏联代表进行了各方面的斡旋和怂恿活动，促使交涉重新开始。

苏联代表团似乎把上述广田外务大臣的斡旋推测为防备1935—1936年国际危机到来的外交工作，但又感到在现实情况下，让售交涉与缔结日苏互不侵犯条约产生同样效果，在该条约不可签订的今天，不能把交涉停止，尽管如此，代表团在是否响应外务大臣的提议尽快恢复交涉的问题上产生了分歧：柯兹罗夫斯基

主张，在日本议会开会前，暂时待机，探明日本政界的动向；尤列涅夫则认为，不管日本对俄政策和阁僚政治家的动向如何，这是既定事实，拖延交涉只有增强侵略势力的危险，以外务大臣的提议为良机，附以适当条件恢复交涉是适宜的。

于是，广田外务大臣同尤列涅夫私下进行多次折冲，相互间尽可能容纳对方的希望条件，从而酝酿了恢复交涉的气氛。并且，过了新年，鉴于满苏交涉总是在理论上进行，有阻碍交涉之嫌，广田外务大臣与尤列涅夫达成协议，决定采取先议定让售大纲然后由满苏双方专门委员协商细目的方法。外务大臣还采纳了尤列涅夫的要求，释放日前逮捕的北铁干部，经军部、满洲国政府和满洲国代表团谅解后，2月14日全部释放。

另一方面，外务大臣向尤列涅夫指出，让售价格太高，要求其重新考虑，并且决定金卢布与纸币的兑换率有困难，坚持此点有影响交涉之虞，故希提出以纸币表示的新价格。

苏联代表团根据莫斯科政府的指示，2月26日，针对上述外务大臣提议，提出内容如下的提案：

一、价格为二亿元纸币；

二、满洲国继承北铁的一切债权、债务；

三、职工退职金由满洲国负担。

对此，广田外务大臣于3月5日召请尤列涅夫劝说称，解雇职工退职金和北铁的债权债务等收买内容范围不明确，满洲国也无法确定价格，因此是否组织专门委员会进行公平议价。尤列涅夫答称，在东京代表团没有专家，如组织专门委员会必须从哈尔滨招请专家，回避作是否同意的回答。但于本月19日从哈尔滨得到了数字，北铁的借贷表和职工退职时的负债金额是：

一、解雇苏籍职工年金等　6,720千卢布

二、解雇苏籍职工退职金　2,809千卢布

三、解雇苏籍职工的积蓄和津贴 7,260千卢布 计16,789千卢布

另外,苏联提出如下北铁借贷对照表(截至1934年1月1日为止):

| | |
|---|---|
| (一) 贷方(单位:千金卢布) | 103,214 |
| 其中: | |
| 一、现金及银行存款 | 7,355 |
| 二、概算预付款和其他北铁工作者的债务 | 309 |
| 三、对其他各铁路的债权 | 483 |
| 四、对政府机关的信贷和军队运输费 | 56,540 |
| 五、个人 | 5,781 |
| 六、日本军队运输费(半价) | 11,738 |
| 七、出兵西伯利亚时的联合军债务 | 14,072 |
| 八、与承包人的决算 | 5,626 |
| 九、由运输而产生的债务者 | 7 |
| 十、由中间人和放贷业务而产生的债务者 | 1,303 |
| 计 | 103,214 |

| | |
|---|---|
| (二) 借方(单位:千金卢布) | 19,786 |
| 其中 | |
| 一、解雇人员的积蓄和债权 | 16,996 |

(其中包括北铁对现在在北铁在职的苏联劳动者和工作者支付款7,260千金卢布。上述债务由供职人员的积蓄和北铁的津贴构成,数额在苏联人解职时的决算调查书中业已通知)

| | |
|---|---|
| 二、承包人的保证金 | 325 |
| 三、对个人和建筑物待付款 | 1,598 |
| 四、个人和建筑物 | 384 |

| | |
|---|---|
| 五、与承包人的决算 | 28 |
| 六、运输债权者 | 20 |
| 七、由中间人和放贷业务产生的债权者 | 200 |
| 八、关税 | 31 |
| 九、其他各铁路 | 204 |
| 计 | 19,786 |

（三） 除上列外北铁每年支付如下偿与(单位:千金卢布)

| | |
|---|---|
| 劳动力丧失者 | 897 |
| 身体缺欠者 | 483 |
| 计 | 1,380 |
| 其中苏联人民部分如下: | |
| 劳动力丧失者 | 555 |
| 身体缺欠者 | 217 |
| 计 | 772 |

并附带声称，以库存现金七百三十万卢布和日本军应交运费约二千三百万卢布充作上述负债。

上述苏联提案直接交给了满洲国代表团，其中北铁职工退职金、存款和附加款统计起来数额很大，而借贷表中贷方的大部分，根本无法收回，因此以借方贷方相消后的余额充作职工退职金，事实上是不可能的。可是，苏联方面向广田外务大臣提出，要求满洲国方面提出关于价格的新提案，以便形成一个关于协议价格的新提案。因此，外务大臣于4月21日召见尤列涅夫大使，详细传达了满洲国方面的意向，并向他建议，满苏直接会谈，迅速交涉，达成协议。尤列涅夫也谅解此点，得到政府指示后，24日声明对举行停顿了的中间会谈，没有异议。

于是，26日便召开第六次中间会谈，满洲国代表正式提出大

要如下的提案：

一、将让售价格提高到一亿元纸币；

二、全部苏联职工退职金(偿金、临时津贴、储蓄和附加款)均由苏联政府负担；

三、代价中三千万元以现金、七千万元以商品分别在一定期限内支付；

四、满洲国政府应接受北铁的一切债权和1934年3月21日苏联代表团经日本外务大臣提出的借贷表中的债务（苏联职工存款和铁路给予的附加款除外），但苏联政府确认，北铁不负担上述以外的任何债务，并对上述以外的第三者的一切要求负责。

苏联方面对此表示全面的不满，特别对退职金的支付方法，表示了根本不能同意的态度，并表示代表团研究后请示本国政府，保留日后发表具体意见。关于这种情况，柯兹罗夫斯基在给驻哈尔滨总领事斯拉乌茨基的信中说，纸币一亿元实际上不足属于北铁领收款的贷方结算额，再加上由我方负担对苏联职工的支付与结算，这样满洲国不仅无偿地取得铁路和附加款的利益，而且按照他们提案的支付方法，我们还必须接受不需要的各种轻工业品，而我们最需要的重工业品，根据日本重工业现状，尚不能满足其自身的需要。不仅在经济上如此不利，而且如以此种条件出让北铁，会削弱中国对日本的强硬主张，助长放弃满洲的气氛，因此，从政治上考虑也很难同意。

5月3日，尤列涅夫代表访问广田外务大臣，传达了莫斯科政府对满洲国新提案的意向，声称，这样的提案作为交涉基础没有任何讨论价值，期望重新做出实际而又具有诚意的回答。外务大臣答称，阁下的意见并非必须由中介人传达的东西，可否直接向满洲国方面坦率地提出贵见，怂恿他直接进行满苏交涉。同月7日，尤列涅夫再次访问外务大臣，报告“已将3日的会谈情况报告我国政

府，兹已许可向满洲国方面作与日前向外相所作的同样声明。”因而于本月9日举行第七次中间会议。

会议一开始，柯兹罗夫斯基代表做了苏联政府对满洲国提案的回答：

一、让售价格一亿元，再加上支付上项退职金，只是表面上装做提高数额，不能认为有任何诚意；

二、退职金的支付，从道理上说，自然也应由即将成为买主的满洲国负责；

三、总之，满洲国的提案不过是再次把交涉引向暗礁的策略。

说明了苏联政府极其不满意和不愉快之点。对此，大桥代表与之周旋称：

一、估量不出退职金以及其他等项支付额，决定让售价格是困难的；

二、退职金由原经营者共同负责支付是适宜的；

三、北铁假设是新建，按专家计算，其建设费也不过是一亿三千万元，把这样老朽了的而又一直使用的北铁让售价格作为一亿元，对此提案视为策略而感到不快，反而暴露了苏联的不诚意。

双方互不相让，得不出任何结论，丑态百出，吵吵闹闹而分手。14日虽举行了第八次中间会谈，双方依旧固执己见，没有结果，交涉再度面临停顿的危机。

原来此次恢复交涉，是由于日本从多方面斡旋才实现的，苏联利用这种情况，恢复交涉一开始，态度就颇为强硬，同以前的正式会谈相比，满苏的攻守地位已经改变，满洲国的立场有些恶化。日本外务省也觉察到这种形势，在交涉开始时大约一亿元即可达成协议，现在价格非接近一亿五千万元的数字，就没有很快结束交涉的条件；暂且使满洲国提出一亿元的提案，目的是说服苏联降到一亿五千万元。但是，日本军部煽起强硬的反对论调，遂在价格之

外，又拟定了关于支付方法、退职金、债权债务等方面的提案。如前所述，苏联对此表示坚决的反对，好容易才开始顺利进行的交涉，又迟滞下来。

此项交涉的圆满解决，本是日本外务省所最希望的。在东京的苏联各代表给本国乃至哈尔滨的同志多次写信中也曾指出：阻碍交涉圆满进行的是，日本军部及与其有密切关系的重工业资产阶级的对苏强硬主张和大桥代表的狂妄强硬态度，对此日本外务省颇感困惑。

交涉开始以来，满洲国代表团专门由大桥代表与日本外务省联系，而该代表出身于外务省一事却成了祸根。该代表因为总是被当年在职时的上司、现在的该省干部蔑视，意见多数不被采纳，感到不快，自然同军部直接建立了联系，结果使军部、外务省和满洲国之间的联系发生了龃龉，影响交涉。如在交涉之初，满洲国在价格上的方针是，不一定非坚持五千万元不可，但是结果改变了这个方针。这就是明显的一例。

当恢复交涉之际，广田外务大臣鉴于上述经过，经与满洲国协商决定，日满之间的联系必须通过外务省进行，不与军方直接折冲，并且到大体上能看到交涉前途以前，满苏之间避免直接交涉，都要通过日本外务省进行。

恢复交涉不久，某一满洲国代表曾访问外相，声称苏联是否确有出售北铁的诚意，尚怀有疑团；广田外务大臣称，发表此种看法的人是世界和平的捣乱者，大加痛骂。怀有如上诚意的外务大臣所进行的斡旋，在苏联方面是得到了反映的，如上所述，2 月 26 日提出了降低让售价格的新提案，恢复了交涉。开始时相当顺利，以至日本报纸都报道达成协议指日可待。但是，十分遗憾的是，满洲国的提案遭到苏联的坚决拒绝，交涉前途极其悲观和渺茫。5 月 18 日，广田外务大臣对因事来访的尤列涅夫进行解劝，从推进交

涉的见地出发，希苏联再提一个新提案。

5月25日，尤列涅夫大使访问外务大臣，声称满洲国方面对莫斯科政府的最大限度让步缺乏诚意，深为遗憾，但为迅速结束交涉起见，和对辛苦地进行各种斡旋的贵大臣表示热诚，再次让步，同意将价格降低一千万元(但退职金由满洲国方面负担)，也希望满洲国提出具有诚意的提案。对此，外务大臣答称，减价一千万元与满洲国的提案相比还有很大差距，站在善良的中介人立场把它原封传达给满洲国方面是没有意义的，希苏联再做让步。尤列涅夫当然未表同意。但此后外务大臣每遇机会即要求苏联重新考虑降低价格。

这时华北各项悬案出现了即将解决的曙光，中国的排日形势显著地缓和下来，这给苏联代表团以很大刺激，以至认为目下需要提出一个引起日本外务省注意的有价值的新提案。6月28日，尤列涅夫访问外务大臣，声称已得到政府指示，苏联政府为使僵持的问题得以解决，提议再将价格降低到一亿七千万元(但退职金由满洲国负担)。外相认为，这的确是让步，但作为中介人现在就以此为基础进行协商是不可能的，劝其可否以后直接与满洲国交涉。苏联认为直接交涉实际上无任何益处，非常憎恶这样做，尤列涅夫借词拒绝了。柯兹罗夫斯基给驻哈尔滨总领事斯拉乌茨基写了一封信，内称，该项减价提案给了日本某些好的印象，应该说能达到我们的预期目的；但裁军问题、中国问题等很多重大问题，从北铁问题上夺去了日本的注意力，没有什么东西构成为我们的威胁了。从此可以看到，他们对交涉完全丧失了热情。库兹涅佐夫也于7月9日离东京归哈。于是，满洲国方面遂由大桥代表等忍痛拟定了一个最后方案，提议以价格一亿三千五百万元，苏联职工退职金三千万元，共一亿六千五百万元进行收买，并且大致已得到政府的谅解。但据传，根据当时军部收到的情报判断，苏联的真意是，包

括一切在内大约一亿五千万元即可达成协议，于是上述提案立刻作废。结果苏联方面并未提出任何新提案，如果再把这种拖拖拉拉的交涉有名无实地持续下去，鉴于远东的事态，有百害而无一利。广田外务大臣遂开始公开地出来积极促进交涉的成立，下定最大决心，于7月23日召见尤列涅夫代表提出自己的让售方案，并告知称，大约交涉已达到最后阶段，希望能够同意应该认为妥当的本案，同时还附带声称，内阁改组后日本对苏政策将有微妙的变化，希望了解在新内阁即将成立之际本大臣提出如此大胆的最后提案的真意是为了问题的圆满解决。尤列涅夫衷心感谢外务大臣的真意，答称尽快报告政府，得到指示后再行奉答。

另一方面，7月28日满洲国方面以谢外交大臣的名义发表声明："该提案规定的各项条件，根据目前满洲国财政状况实难担负，但鉴于广田外务大臣的改善日、满、苏关系的诚意，对上述最后价格正考虑予以同意。"

广田提案的概要如下：

一、满洲国政府因苏联政府出让其在北铁及附属事业和财产中的权利，支付一亿二千万元（日本国纸币）作为代价；

该代价中三千万元以现金，分四期三年间支付，其余九千万元以商品在六年间支付；

二、被解雇的苏籍员工的退职金和补贴，由满洲国政府负担；

另外，作为上述提案的附属，外务大臣将满洲国方面的下列意向向尤列涅夫作了传达，请与他自己的提案一并考虑：

满洲国方面的意向如下：

一、让售条约应在签字同时生效，从而满洲国政府在条约签订同时取得苏联在北铁及附属事业和财产中的权利；

二、北铁雇佣的苏籍工人和职员，须自条约签字日起六个月内解雇；

上述被解雇的工人和职员，须自解雇日起两个月内返还苏联境内，但满洲国政府认为确实在职和有其他正当理由特许以后滞留者不在此限；

被解雇的工人和职员及其家属，自解雇日起在上述日期内归还苏联者，连同搬家物品，到满洲里或绥芬河站为止免费运输；

关于苏籍工人和职员在北铁地区内拥有的财产，虽在该工人和职员被该铁路解雇后，其保存、处理或迁往外国，遵从满洲国的法律，完全受到保护；

三、满洲国政府接受北铁的一切权利和1934年3月22日经日本外务大臣提出的借贷表中记载的该铁路的债务，苏联政府确认，除上述以外北铁不负担任何债务并对上述以外的第三者的一切要求负责；

四、以增进和便利满苏间的交通和运输为目的，在条约签订后尽快缔结条约，以规定两国电报连接业务。

关于上述广田案的提出，军部特别是陆军方面持有强烈的反对意见。如柳川次官在大桥代表说明时插言称，过去一年间满洲国确定了五千万元的公正价格，并已向中外声明，今天忽然提出一亿二千万元的一倍以上的数字，实在难以理解，拒绝在该提案上盖印，经陆军省原中佐说明之后才表示同意。其次，交涉以来始终不怀疑苏联出售的真意、辛苦进行斡旋的外务省，征诸事实经过，也开始对苏联的态度感到怀疑，即是否像一部分观察家所说的，以这样不即不离的态度拖它一、二年，到日本国际环境必将更为恶化的1935—1936年为止，暂时待机。据传广田案提出的原因之一，就在于试探苏联的真意。因此，苏联对该案如何回答，将决定着今后交涉的动向，已引起各方面的深切注意。

7月30日，尤列涅夫代表访问广田外务大臣，对外务大臣23日提出的北铁让售斡旋案作了如下回答：

一、苏联政府虽然感谢广田外务大臣对交涉所作的努力，但对斡旋案未同意6月28日苏联提出的最后价格，不能不表示遗憾。然而为了迅速和圆满结束交涉，苏联政府仍决定忍其所不能忍者，重新建议让售价格按一亿六千万元(退职金由满洲国负担)达成协议。

二、苏联政府同意售价的三分之二用商品支付，但要求分为四期在二年内交付完毕,因各种理由不能同意六年。

三、用现金支付的部分,苏联政府建议,其半数应在签署协定时支付现款,另外半数须在三年内分四期支付现款。

四、被解雇的苏籍工人和职员的退职金，应由满洲国政府遵照北铁现行规则负责支付。苏联政府同意附属于广田案的作为满洲国意向的条件第二款。

五、苏联政府接受这一条件：对北铁借贷方面公开调查记载以外的所有第三者的要求和请求负责。

六、建议在签署北铁让售条约的同时，签署关于苏满间交通运输协定。

广田外务大臣指出，自己的提案与苏联的回答在价格方面相差四千万元之巨,而价格是根本问题，因此，作为中介人已无能为力;并以坚决的态度表示,要么是直接同满洲国交涉，要么是请示本国政府重新考虑我方提案。

尤列涅夫代表表示,本代表将立即向政府报告，但关于价格，苏联恐无让步余地;指责其因不接受日本提案即退出交涉的不当;指出外相采取这种最后通牒形式,实难令人理解,尽管外务大臣有意尽速达成协议。尤列涅夫一方面对外相的强硬态度感到吃惊，一方面又极力阻止中断交涉。但是，广田外务大臣已经撒手再也不作中介人了,从此便放弃了斡旋的立场。

原来苏联代表团对广田提案的性质,看法上是有分歧的：尤列

涅夫的意见是，这是又一例强迫性提案，与满洲国过去的各种提案一样，把它干脆拒绝，对大局不会另外有何大的影响，我方可以多少作些让步反复进行交涉；柯兹罗夫斯基则主张，和满洲国代表团以前的讨价还价的伸缩性很大的提案不同，它是处于不便讨价还价立场的中介人提出的，其性质类似参谋本部的最后通牒，估计拒绝该案会有很大反响，干脆拒绝事实上有导致决裂交涉的危险，此刻表面上接受广田提案，然后在各项条件的审议上使会议拖延下去是适宜的。苏联上述拒绝性回答的后果，正好证明了柯兹罗夫斯基见解的正确，为圆满解决交涉、始终怀着诚意倾注努力在满苏之间进行斡旋的广田外务大臣的中介失掉了，使事态陷入了极坏的境地。

8 月 10 日，尤列涅夫代表再次访问广田外务大臣，声称，本国政府指示坚持主张 7 月 30 日的方案极为妥当，指出无可让步，同时极力期待外务大臣回心转意。外务大臣坚不同意。至此，唯一的出路只有满苏直接交涉了，但这又是苏联一向所最不喜欢的。满洲国代表团认为继续留在东京已无意义，乃暂时撤离东京。8 月 13 日，大桥代表在回满以前访问尤列涅夫，通告他说："广田案对新京政府说来相当沉重，不过为了回答广田外务大臣确保和平的诚意，我们还是以极大的忍让表示同意的，更大的让步恐非新京政府所能忍受，同时鉴于你方忌避直接交涉，我们决定暂先撤离东京。此举既非讨价还价，又非使交涉陷于决裂。苏联如接受广田提案，自可恢复交涉。" 14 日，代表团全部撤离东京。

满铁总务部资料课：综合情报，九第十五号，《北铁让渡交涉经过》，第 110—131頁

## 塔斯社声明

(1934.8.18)

鉴于参加中东铁路谈判的满洲国代表团离开东京，满洲国政府发表一篇企图将实际中断谈判的责任推给苏联的声明，塔斯社要求主管部门给予澄清。现在，塔斯社仅就出售中东铁路的东京谈判的进行情况,发表如下声明:

1933年5月2日，苏联政府本着从根本上消除同日本可能发生冲突的根源的愿望出发通知日本政府：苏联准备将中东铁路出售给日本或满洲国。李维诺夫人民委员也向日本驻莫斯科大使太田做了类似的声明。

去年6月26日，讨论出售中东铁路问题的苏满会谈，在东京开始举行。

苏联代表团当时声明,在估价中东铁路时,苏联代表团以建筑铁路所耗的实际费用和铁路现时的实际价值作为依据。苏联代表团根据对设施的准确的估价和会计帐目的核实，提出赎买价格为二亿五千万金卢布(按当日牌价计算合六亿二千五百万日元)。

而满洲国代表团却提出一个显然不负责任的价格——五千万日元（按当日牌价计算约合二千万金卢布)，作为对苏建议的回答。

在谈判过程中，由于希望尽速解决出售中东铁路的问题，还在去年8月4日，苏联代表团就同意将赎买金额减少为二亿金卢布。

此后,由于受到众所周知的去年9月24日逮捕六名中东铁路负责工作人员的挑衅行动以及与此有关的其他事件的影响，谈判中断达半年之久。

谈判恢复后,恪守自己和平政策的苏联政府,为了迅速达成协

议，做出了重大让步，于本年2月26日通过苏联驻东京全权代表尤列涅夫宣布，准备以二亿日元的价格出售中东铁路（按当日行情计算约合六千七百五十万金卢布）。不止于此，苏联政府还宣布，它同意这一数额的半数以日货支付。

但是，苏联政府这一具有决定意义的满足日本和满洲国要求的步骤，却未得到日满方面的应有的对待。直至两个月后，满洲国代表团始于4月26日提出以一亿日元收买铁路的新建议，而且这一数额还包括约为三千万日元的、在铁路出售以后被解雇的职工的退职金在内。

本年5月18日，日本外务相广田向尤列涅夫表示，希望苏联再前进一步，做出新的让步。作为对广田的希望的回答。尤列涅夫于5月25日通知广田，苏联政府愿意减轻他的斡旋困难，准备从其所提出的二亿日元价格中再减少一千万日元。

6月23日，广田作为斡旋者，向尤列涅夫提议，以一亿日元的价格，出售中东铁路，而中东铁路被解雇的职工的退职金，由满洲国支付。

6月28日，尤列涅夫奉苏联政府的指示向广田声明，为使谈判迅速、顺利结束，苏联政府准备再做一次让步，将铁路的售价定为一亿七千万日元。

7月23日，广田向尤列涅夫建议，将铁路的售价定为一亿二千万元，退职金由满洲国负担。

7月30日，尤列涅夫通知广田，作为一种诚意的表示，苏联政府准备再降低一次价格，建议以一亿六千万日元的价格结束谈判，以期推动广田和满洲国做出最后决定。至于其余条件，苏联政府也准备满足日本和满洲国的要求，同意赎买金额的三分之二以货物支付，而不是原来的二分之一。苏联政府有理由期望，它的这一建议将得到理所应当的良好的评价并导致顺利结束出售中东铁路

的谈判。

然而，苏联政府的这一建议也遭到广田拒绝，他甚至赋于自己的答复以某种最后通牒的意味。

本年8月10日尤列涅夫同广田的最后一次会晤，也没有取得任何进展。

此后，8月13日，满洲国代表团团长大桥拜访了尤列涅夫并且通知，他与全体满洲国代表团成员即将离开东京返回满洲。这样，日满方面实际上已经中断了谈判。

在广田拒绝苏联政府关于出售中东铁路的条件的最后建议以后，日满报纸立即掀起一个反苏运动，大肆歪曲谈判的实际情况，公然企图对苏联在出售中东铁路的谈判中所持的立场施加压力。

只要比较一下双方在谈判中做出的让步，就完全可以对在日本散布的这种说法做出应有的评价，即所谓因为苏联拒不让步，谈判才遭到危机云云，纯属凭空捏造。谈判期间，苏联把自己的要价从标志铁路实际价值的二亿五千万金卢布，即六亿二千五百万日元（苏联提出第一次建议当日的牌价），减少到一亿六千万日元（按目前牌价计算，约合五千六百万金卢布），但日满方面却仅仅把自己的建议从五千万日元提高到一亿二千万日元，即仅仅提高了七千万日元。中东铁路全长1,700公里，拥有种类繁多、数量丰富的营业项目、设施和企业，尽管人为地为铁路规定了苛刻的制度，至今仍然有极为可观的收入。如果看看满洲国方面对这条大铁路提出的显然不负责任的价格——五千万日元，并以这一价格开始谈判，日满方面的让步有多么微不足道就显而易见了。

通过上述可以完全清楚地看到，苏联在谈判过程中表现了最大的诚意和忍让精神，为促进远东和平的巩固，做出了巨大的牺牲。但是，日满方面甚至连苏联政府大大满足它们的要求的最后建议，也几乎断然加以拒绝，而满洲国代表团甚至认为示威性地离

开东京是可取的。

日满报纸正在进行空前放肆的反苏宣传，企图动摇苏联在出售中东铁路的谈判中的地位。而在满洲的日满当局一如去年秋天，竟然认为大规模逮捕中东铁路的工作人员，采取其他曾经在满洲行之有效的挑衅措施是可取的。

因此，对于谁表现出毫不让步和侵略意图，谁要对中断出售中东铁路谈判负责这个问题，人们是不难找到答案的。

苏联《真理报》，1934年8月18日

## 日本外务省关于中东铁路交涉经过的声明

(1934.8.22)

去年6月26日，在帝国政府的斡旋下，开始了北满铁路让售交涉。起初，苏联代表提出的价格是二亿五千万金卢布，即按苏联所谓的公定牌价达六亿二千五百万日元，同时，还主张由满洲国负担全部铁路员工的退职金。满洲国代表团鉴于北铁由满苏两国共同经营的事实和满洲国铁路建设事业的进展状况，提议以五千万元作为让售的代价。其后，苏联方面降价五千万金卢布，会议便陷入各种抽象的议论，不得进展。同年10月，苏联方面又宣传日满两国持有夺取北铁的计划，使交涉中断。本年2月恢复谈判。苏联代表向广田外相提出，以纸币二亿元作为北铁售让的新价格，付给苏联员工三千万元的退职金，并交来截至本年1月1日的一纸借贷表。

于是，在4月26日的中间会商中，满洲国代表本着希望圆满地解决谈判的宗旨，在(1)满洲国接受北铁的一切债权和苏联方面提示的借贷表中记载的债务；(2)退职金当然应由卖主负担，因此苏联员工的退职金须由苏联方面支付，两条件下提议将以前提案五千万元提高到一亿元。但是，到5月25日苏联才提出减价一千

万元，谈判不得进展，重新陷入停顿状态。在这种情况下，广田外相向苏联驻日大使提出一个试探性方案，劝告其解决谈判，即北铁价格一亿元，苏联员工退职金由满洲国方面负担。对此，苏联方面回答，将价格减少二千万元，即降到一亿七千万元。满苏间的价格仍有很大差距，谈判没有大的进展。7月23日，广田外相从日、满、苏三国间的邦交大局着眼，为了求得问题的解决，作为调停人向苏联大使提出建议。即公平合理的价格应为一亿二千万元，苏联员工的退职金另由满洲国方面负担。同时，广田还将满洲国关于移交铁路等主要条件的主张传达给苏联大使。

然而，苏联政府于7月30日拒绝了上述调停方案，提出一个对案，将原来提出的价格仅让步一千万元，即一亿六千万元的方案(苏联员工退职金另由满洲国方面负担)；并附加新的条件，如在现金支付条件中拟定"日圆含金量的条款"，关于以商品支付，须在让售协定签订同时决定商品价格，等等。

于是，广田外相要求苏联方面重新慎重考虑。但是，8月10日苏联方面再度拒绝，广田外相便劝告其今后满苏双方直接会商，以谋求妥善解决之道。

接着，8月13日，满洲国代表大桥访问了苏联大使，述称，满洲国政府鉴于广田外相促使圆满解决本案的诚意，拟接受其勉强忍受的调停方案，劝告苏联方面也同意方案。但因该大使声称，只要满洲国方面不提高价格，便无意进行直接交涉，大桥代表便在要求苏联方面慎重考虑的同时，声称在这种情况下自己留京并无裨益应离开东京，但这并非是拟使谈判破裂，然后离去。就这样该代表离开东京，但丁首席代表仍然留在东京。

从如上所述的北满铁路让售交涉经过中，可以看到帝国政府作为调停者的一贯诚意，和为本案的成功倾注了多大的努力。但是，苏联政府却把最近的广田外相的调停方案视为最后通牒，并宣

传近来与北铁东部线上频发的列车被破坏事件相伴随的逮捕，和铁路让售交涉有某种关系。关于帝国外务大臣在北铁交涉中只是调停者不处于提出最后通牒地位一事，曾由外相向苏联代表做过特别解释。因此，对于苏联拒绝上述调停方案，外相不过是劝说满苏间直接交涉。至于因破坏列车事件而进行的逮捕，很明显，那是自本年二、三月以来频繁发生的颠覆军用列车阴谋的法律案件，与此项交涉无任何关系。此外，尽管苏联方面口口声声说做出了重大让步，但是，苏联方面当初的提案二亿五千万金卢布（日币六亿二千五百万元）或二亿金卢布，与今年二月以来苏联方面提出的售让价格（日币二亿元乃至一亿六千万元）对比一下，再明白不过地告诉我们，它不外是一个如何荒唐的谎价。

原来，对于苏联的北满铁路让售的建议，其政府的真正意图如何，流行着种种看法。比如有人说，苏联现在虽然装作愿意和平谈判，实际上，估计日本将陷入最近的国际危机，企图拖延谈判。因此，即使在北铁的价格上取得一致，苏联如在其他移交条件上企图拖延商议，交涉至少也得拖到今年冬天。假如苏联的真意果真如此，那么不管帝国政府如何拚命斡旋，最终也是徒劳无益的，而且不能不使事态极为严重起来。

尽管存有这种看法，帝国政府仍然信赖倡导远东和平的苏联政府的诚意，在重重波澜之中努力使当事国的意见趋于一致，把交涉推进到上述程度。此项交涉是否果真象某些观察家估计的那样，以不幸而告终，结果只能用其事实来证明。帝国政府仍然希望圆满妥善地解决问题，满洲国政府也表示对苏联政府负担总计一亿五千万元的巨额代价，以证实通过和平谈判从根本上和平解决北满铁路的意图。本来北铁交涉的根本目的，在于通过铁路的转让，消除地方的纠纷，但是，如果以当地随时发生的纠纷为理由，使交涉推迟，交涉便不会有妥协解决的时候。如果苏联怀有真诚的

转让意向，并希望尽速实现的话，必应表示出与之相适应的意愿。

日本外务省情报部:《北满铁道让渡交涉发表集》(续编)，1935年10月，第3—7页

## 苏联驻东京全权代表致广田外务大臣的照会

(1934.8.22)

8月22日，苏联驻东京全权代表尤列涅夫向广田外务大臣递交了一份照会。照会全文如下:

外务大臣先生:

8月13—14日，在中东铁路东线，有19名中东铁路的苏联职工遭到逮捕，被捕者主要是铁路的领导人员，这些人是:第三机务段段长、第九工务段段长、第十一工务段段长、第三电务段段长、一面坡、海林、绥芬河、磨刀石等大站的站长，以及数名电报员。8月16日，又有三人遭到逮捕，其中包括正在一面坡车站的中东铁路营业处货运科科长和太平岭车站站长。

这两次逮捕实际上使中东铁路东线失去了领导人员，因而给该线今后的工作造成了困难。在东线，尽管地方当局制造种种困难，尽管没有必需的保卫措施，工作迄今仍在继续进行，其所以能够如此，仅仅因为铁路工作人员，首先是苏联职工做出了英勇的努力。

为了替逮捕苏联职工的非法的和毫无道理的行动做辩护，有人竟然凭空造出如此荒谬的指控，似乎土匪袭击日本军事代表团，袭击列车，是这些人组织的;颠覆列车、抢劫、杀害和绑架铁路职工及其家属，等等，是这些人干出来的。

这些显然毫无根据的指控得到日本军部和外务省发言人的公开支持。

日满当局并不以逮捕中东铁路职工和对他们提出荒谬的指控

为满足，它们对苏联在满官方机构和代表，即对苏联驻绥芬河领事馆和领事本人以及远东特别红旗军指挥部也提出同样的指控。

苏联政府认为，这一切与日满方面实际中断出售中东铁路谈判同时发生的行动，是对铁路工作秩序的破坏，是对苏联根据条约对中东铁路拥有的权利的粗暴的侵犯。

苏联政府还要特别指出下面一点：日本军部在8月17日的公报中竟然提出骇人听闻的断言，说什么"颠覆和袭击的命令是远东特别红旗军发出的"，日本军部硬说远东特别红旗军通过某个实际上并不存在的中东铁路苏联职工机构来领导中东铁路沿线的土匪队伍。

与提出这些说法的同时，军部还向苏联发出咄咄好战的声明。

日本政府不会不了解，最近时期日本军部一再散布的这种言论以及上述在满行动，都在证明，某些日本官方集团的侵略意图更加抬头了。

外务大臣先生，苏联政府认为满洲国当局和日本政府要对上述行动负责，并责令我向您提出抗议。苏联政府期望日本政府由此做出一切相应的结论。

苏联《真理报》，1934年8月24日

## 塔斯社声明

(1934.8.27)

鉴于日本外务省8月21日发表关于中东铁路谈判的声明，和满洲国政府8月22日发表关于这一谈判的声明，塔斯社受权声明如下：

日满方面发表的两篇声明一字不差地重复了塔斯社在8月18日声明中所披露的数字。

但是，这些数字和事实在两篇声明中却被极端主观、极端片面

地加以叙述，妄图证明只有日满方面在谈判中做了让步。在满洲国政府的声明中，含有一种企图，硬要舆论相信日满方面建议把中东铁路定价为一亿七千万日元而不是一亿二千万日元，这便是例证。前一个数字包括解雇苏满职工时应付给他们的退职金五千万日元。但十分清楚，在赎买铁路以后，解雇不解雇铁路职工是铁路所有者——日满方面的事，它们自然应当担负与解雇有关的退职金费用。因而很清楚，这类费用是绝对不能计算到中东铁路的价格中去的。

两篇声明的全部凭空捏造的和矫揉造作的论据，都是要为日满方面的片面的观点进行辩护，塔斯社认为没有必要与之辩论。

苏联《真理报》，1934年8月27日

## 广田外相给苏联全权代表的照会

(1934.9.4)

阁下关于8月13、14以及16日在北满铁路东线逮捕铁路职工一事的照会，已于8月22日收到。然而，正如苏联政府所知，上述逮捕，不过是与过去数月间在东部线经常发生的阴谋颠覆列车事件有关，满洲国行使其司法权而已。而且，帝国陆军省关于上述列车颠覆事件并未发表任何如来照所述的声明。也勿须赘述，帝国政府对我国报纸刊登的各种报道不应负责。

苏联方面硬说，这些列车颠覆事件系一般匪贼所为，甚而说是日满方面的故意放纵或所为。但是，负责满洲国防的日满两国为何喜欢在北铁线上颠覆军用列车呢？而另一方面，当上述土匪袭击列车时似乎并不抢掠货物，这就证明，不能把它们与一般土匪的作为同样看待。

近来，我国报纸关于东部线事件的报道有所增加，它表明日本国民对此问题更加关心。苏联政府却认为，这种报道和这些逮捕

意味着一部分帝国官宪侵略意图的加强，从以上的叙述中可以看到，这完全是对事实的歪曲。相反，本大臣倒是应当提请苏联政府认真注意，苏联要人发表不负责任的讲话，和苏联政府与共产党机关报近来接连发表的挑衅性的对日报道与社论，是与苏联政府倡导的和平政策的宗旨背道而驰的，有碍于两国关系的健康发展。

还必须指出，今春以来，与此项军用列车颠覆事件以及北满其他类似的扰乱治安事件相关联，随时逮捕了许多苏联人，这是苏联政府所了解的。而苏联政府竟特别认为最近的逮捕与北铁让售有着某种关系，并因而破坏了铁路业务，侵犯了苏联的条约上的权利，这种见解毫无根据，是对事实的莫大歪曲。在保证铁路运行和维持治安上绝对必要的这些法律事件是必然要发生的，尽管它并未使交涉拖延，苏联政府还进行如此的臆造和推测，其真正意图，帝国政府完全无法了解。

帝国政府本来就十分关心的是，这些阴谋是由哪方面指挥的。与此相关联，这些列车颠覆事件都发生在东部线，被害列车大部分是军用列车，不掠夺货物，被害者主要是日满人员，几无苏联人员，等等，其现象与普通的列车被害事件完全不同；并且，此次逮捕的东部线职工几乎全都参加了企图扰乱满洲国治安的非法组织；又据报道，指示匪贼爆破和供给所需炸药等，是由该铁路职工进行的，还有其他事态。征诸这些，持有见解认为一部分苏联人与这些计划有某种关系，是理所当然的。

特此回答，顺致敬意！

日本外务省情报部：«北满铁道让渡交涉关系发表集»，（续编），1935年3月，第8—11页

## 尤列涅夫给广田的复照

(1934. 10. 5)

大臣先生:

奉苏联政府的指示，我在8月22日的照会中，曾就非法地和毫无道理地逮捕中东铁路东线的苏联职工，就对被捕者提出没有根据和极其荒谬的指控，提出抗议。同时还指出，日满当局的这些行动是对铁路工作的破坏，是对苏联根据条约对中东铁路拥有的权利的粗暴侵犯，是日本某些官方集团侵略意图更加抬头的标志。

9月4日，我收到您的复照，现在谨就这份照会的内容声明如下:

1. 您在回答我的抗议时声称，被捕的中东铁路东线苏联职工参与了旨在颠覆日本军用列车的阴谋，苏联政府必定十分了解，最近数月以来，这类事件在东线上经常发生。同时，为了证明被捕的苏联公民确实有罪，您指出袭击列车时的牺牲者"主要是日满人员，而苏联公民却很少受害。"

对于这种说法，我暂且引用下列正式调查材料加以驳斥。

在1934年1月1日至9月5日期间，中东铁路东线上共发生22起列车颠覆事件，在这22次列车中，只有6月17日被颠覆的一次列车是军列。而在这八个月中在东线上通过的军车共有60次。诚然，日本的军用物资也通过编挂的货车发运。据日军指挥部向中东铁路管理局提出的申请统计，在1934年1至9月期间，包括前述军车在内，共有6,949辆载运军用物资和军事人员的车辆通过。据日军司令部8月19日向中东铁路管理局局长路德依提出的书面声明称，这些车辆中被击伤击毁的仅有47辆，而据中东铁路在颠覆时所做的正式记录统计，被击伤击毁的车辆仅为26辆。看看这些材料，事情就十分清楚，日本方面在9月4日照会中

关于连续颠覆日本军车事件的第一种说法是不符合事实的。

第二种说法，即似乎东线列车颠覆时受害的主要是日本人和满洲人，而苏联公民却极少受害，情况也是如此。

据同一些正式材料统计，最近8个月间在中东铁路东线发生的22起颠覆事件中以及在土匪对东线车站的攻击中，只有两名日本士兵受伤，而中东铁路的苏联职工却有9人被打死，171人被打伤，43人被绑架，13人被抢劫。

因此，正式材料完全驳斥了日本方面的说法，从而证实逮捕苏联公民是没有道理的，是非法的。

2. 各个时期发表的中东铁路正式文件，特别是本年8月24日中东铁路理事会副理事长库兹涅佐夫的声明，都清楚地表明，中东铁路管理局局长和中东铁路理事会的苏联方面，曾经竭尽一切努力保证中东铁路的通行安全，特别是东线的通行安全。在这方面，中东铁路的苏联职工做出了突出的、有时是英勇的努力。许多颠覆事件，其中包括日本军车的颠覆事件，正是被时常冒着生命危险坚持工作的苏联职工防止的。与此相反，满洲国当局不仅不履行它根据条约所承担的保卫铁路的义务，反而逐渐缩小这种义务，特别在最近一年。而从本年5月19日开始，干脆取消了对中东铁路东线货车的保卫。正因如此，才出现了您在照会中指出的近几个月来中东铁路东线攻击事件有所增加的局势。十分自然，由于安全保卫降低到可怕的程度，东线上仅有的交通几乎逐渐地完全陷入瘫痪，而这一重要的、具有国际意义的地区的货运和客运，本来就因海关等当局采取的某些措施变得极端困难了。

3. 此外，9月4日的照会中还包含着这样一种说法，似乎日本军部从来没有发表我在8月22日照会中所提到的关于中东铁路颠覆事件的公报。

然而，8月18日《新闻联合社》的简报中却刊登了一则消息，

称这一天"军部发表了一份公报，列举了本年4—7月间在中东铁路东线所发生的13起铁路事故"。据这家通讯社报道，在同一份公报中还曾提到，"关于加紧活动的命令系由苏联远东军发出，并由中东铁路苏联职工组成的、领导土匪活动的某些机构执行"。

您称《新闻联合社》错误地加在日本军部头上的这份充满敌意和诽谤、反对一个同日本保持正常外交关系的国家的公报迄今未被任何人驳倒，对此我不能不感到惊讶。然而既然您自己也认为可以在照会中重复这份公报中对中东铁路苏联职工的指控，那么《新闻联合社》上述公报的来源问题就失去原来的意义了。

4. 最后，您不仅否认"日本政府对报纸中出现的任何新闻、报道"负有任何责任，同时还认为可以"提请苏联政府认真注意，苏联要人发表不负责任的讲话，和苏联政府与共产党机关报近来接连发表的对日挑衅性的文章和社论，是与苏联政府倡导的和平政策的宗旨背道而驰的，有碍于两国关系的正常发展"。

照会的这一部分不能不令人感到十分惊讶。

诚然，苏联政府不能对苏联报纸中出现的文章和消息负责，但是，苏联政府至少可以说，苏联报纸反映苏联各族人民的意志，过去和现在始终不渝地支持苏联政府在对日关系中所奉行的和平和理智协商的政策。

苏联政府没有看到任何一家报纸，哪怕一家苏联省级报纸，主张同日本作战和夺取属于日本或者被其占领的领土。

但是，我却不必列举许多日本大报的咄咄好战的反苏言论，因为这些言论尽人皆知。

同样，苏联政府也没有看到"苏联某个重要人物发表任何反日的富有侵略性的言论"，因此您在照会中提到此点使我感到十分不解。

反之，日本重要人物(而且不限于非官方人物)的富有侵略性

的反苏言论却是尽人皆知的。

5. 因此，我认为日本政府复照中所提出的全部指控都是不能成立的。同时，我还必须指出，由于日本政府完全赞同为日满当局的非法行动辩护的指控，日本政府对这些行动是默许的，这实际上是在鼓励在满的地方当局继续胡作非为。

由于日本政府采取这种态度，目前在满洲国监狱中监禁的苏联公民已经超过我在8月22日照会中所说的22名，达到171名，其中142名是中东铁路的职工。另据以后查明，被捕者在审讯中遭到了惨无人道的拷打和折磨。

苏联政府曾于8月31日专就此事向日本政府提出抗议，而且后来的事态更加证明，这一抗议有充分的根据。

但是，这一抗议虽然已经递交一个多月，虽然指出了日本地方当局违反基本法规的惨无人道的行动，日本政府却认为没有必要采取措施制止其某些机构的这种行动。

外务大臣先生，鉴于上述，苏联政府认为日本政府无疑对日满当局在中东铁路上的上述行动负有责任，因而指示我向您再次就在满洲逮捕和拷打苏联公民一事提出抗议，并且通知，苏联政府期待日本政府采取措施，立即释放无辜被捕的所有中东铁路苏联职工。

苏联《真理报》，1934年10月10日

## 塔斯社消息

(1934. 10. 31)

最近一个时期，日本报纸重又开始散布歪曲中东铁路谈判实际情况的报道。满洲国报纸亦如从前在这种情况下一样，仿效日本报纸的榜样，掀起一个反苏运动，竟至对苏联提出最粗野的指责。有鉴于此，塔斯社向有关人士搜集了关于谈判问题的材料，现

谨公布如下。

在8月17日和8月27日塔斯社发表关于出售中东铁路谈判的两篇声明后不久，日本外务省的代表就建议恢复由于日满方面强求接受它的全部建议而在8月初中断的谈判。

9月6日，广田外务大臣向尤列涅夫表示，欲将日满方面在7月23日提出的中东铁路价格从一亿二千万日元增加到一亿三千万日元。

9月12日，尤列涅夫向广田申明，谈判已经拖延了15个月，不应再在一些毫无意义的、没完没了的讨价还价上停顿不前，应该把谈判认真加以结束。尽管苏联政府在7月30日提出一亿六千万日元的价格时，已经做出了巨大牺牲（因为这个价格大大低于铁路的实际价值），如果日本政府停止讨价还价并立即表示同意，苏联政府还准备在一个中间价格上达成协议，把苏联建议的一亿六千万日元和日本建议的一亿三千万日元之间的差额加以平均分担，即把价格定为一亿四千五百万日元。广田不同意这个价格，他提议把价格定为一亿四千万日元。

9月19日，尤列涅夫通知广田，苏联政府不愿谈判再拖延下去，同意以一亿四千万日元的价格出售中东铁路，但这个数目不包括中东铁路的新主人应付给被解雇的中东铁路职工的退职金。

在价格上取得协议以后，谈判即转入讨论移交中东铁路的其他条件。这些条件中有两个问题最引人注意：移交的程序问题和偿付赎金的保证问题。

关于第一个问题，日满方面建议一俟出售中东铁路的协议签订，立即将对于铁路的全部权利转让给满洲国。同时，日满方面还坚持要求，在出售中东铁路的协议签订后的一个月内，将铁路移交给新的所有者。为了尽速达成协议，苏联方面接受了广田关于在协议签订后立即将对于铁路的权利转让给满洲国的建议，但苏联

方面却无法同意上述移交程序，因为这种做法包含着这样一种意思：中东铁路的主人是满洲国，而苏联方面却要对这一时期内铁路的工作和财产负责。从某些日满当局的思想倾向来看，这种情况有在两国关系中造成极其严重的冲突的危险。既然铁路不是按照实际价值，而是按照议定的总计额出售，日满方面就没有理由要求按照清单验收铁路。由于以前曾将关于铁路帐户往来（包括关于铁路新所有者应予填平的铁路的债务）的统计表交给广田，这一要求就更加没有理由。自然在签订出售铁路的协议时还将编制关于在第一个统计表交付后产生的债务的补充统计表。

引起争执的另一个问题，是关于满洲国向苏联偿付需在以后付清的欠帐和日本担保满洲国支付的货币付款和货物付款的问题。广田反对苏联方面的这一要求，建议不必要求承担义务，而要苏联方面对满洲国表示信任。然而，在条约签字后立即将一巨大交通企业交给满洲国的苏联希望保证满洲国方面在三年内履行本身的义务，这是完全可以理解的。

在其余有争执的问题中，占重要地位的是关于归还武装干涉和内战时期以来停留在满洲的、不属于中东铁路的苏联资产问题。

其他许多问题已经达成了协议。双方议定：三分之二的赎金以货物偿付，三分之一的赎金以现金偿付，以及有权将现金转拨国外，而一俟条约签字，立即缴清现金付款额的半数。另外，还在原则上达成一项协议：如果因为贬值日元低于规定额时，现金付款额将按照黄金行市重新计算。

〔中略〕

通过上述可以看出，许多日满报纸掀起反苏运动是毫无道理的。谁也无法否认，在将近一年半的谈判中，苏联为使谈判获得有利于苏日关系和整个和平事业的顺利结束，做出了许多努力。如果苏联的努力遭到它的对手的阻挠，苏联亦无能为力。

有关人士指出，由于日满方面多次放弃它们原来提出的建议，也使谈判一再拖延。

剩下的分歧主要是如何保证偿付赎金的问题。

我们认为，如果日满方面表现出诚意，这些问题也会在最短期间内达成协议的。

苏联《真理报》，1934年10月31日

## 塔斯社声明

(1934.11.21)

尽管塔斯社在本年10月31日的声明中已经详细地介绍了中东铁路谈判的实际情况，日满报纸目前仍然在歪曲地报道这一谈判的进程。另方面，国际人士对于既然在中东铁路价格问题上已经达成协议，为什么关于出售中东铁路的其他条件的谈判还在拖延、不能最后签订协议这一点，也表示了完全可以理解的关注。有鉴于此，塔斯社向有关人士搜集了关于中东铁路谈判状况的补充材料，这些材料能使我们对这一拖延的原因有个正确的了解。

原来，日本方面在出售中东铁路的一些条件上毫不让步，毫不考虑苏联方面的某些完全合理的要求。这首先是指苏联完全合理地要求得到偿付中东铁路赎金的保证的问题。大家知道，这种保证，就是要日本担保满洲国偿付债务。遗憾的是，自从发表塔斯社本年10月31日的声明以来，日本方面在这个最根本的问题上并没有改变自己的立场。

日本方面提出对满洲国表示“信任”的原则和在满洲国付款出现问题时“进行斡旋”的保证，来与苏联的有力的论点对立。不止于此，日本方面，特别是满洲国报纸，还企图将苏联要求保证说成是苏联对满洲国和日本不信任，甚至是污辱。这种态度在莫斯科有关人士中间引起极大的不解。他们指出，国际上在签订这类契



# К переговорам о КВЖД.

Несмотря на подробное изложение в сообщении ТАСС от 31 октября с. г. действительного состояния переговоров о КВЖД, в японской и манчжурской печати продолжается неправильная информация о ходе этих переговоров. С другой стороны, в международных кругах проявляется вполне понятный интерес к вопросу о том, почему, несмотря на достижение соглашения по вопросу о цене за КВЖД, переговоры по другим условиям продажи дороги задерживают заключение окончательного соглашения. В связи с этим ТАСС собрал в осведомленных кругах дополнительную информацию о состоянии переговоров о КВЖД, дающую правильное представление о причинах этой задержки.

Выясняется, что по ряду условий продажи КВЖД японская сторона проявляет крайнюю неуступчивость и нежелание пойти навстречу некоторым совершенно естественным требованиям советской стороны. Это относится прежде всего к законному желанию СССР получить гарантию уплаты цены за КВЖД, что, как известно, мыслится в виде выдачи Манчжоу-Го обязательств, гарантированных с японской стороны. По этому весьма существенному вопросу японская сторона, к сожалению, не изменила своей позиции с момента опубликования сообщения ТАСС от 31 октября с. г.

ии и манчжурскими товарами. При этом, идя навстречу пожеланиям японской стороны, СССР согласился расширить номенклатуру товаров, включив в них, наряду с промышленным оборудованием, также и такие товары, как текстильные изделия, шелк, чай, соевые бобы, рис и т. д.

Однако японская сторона возражает против третейского суда с участием иностранного председателя. Вместо этого она предложила привлечь в качестве третейского судьи представителя японского министерства иностранных дел или японского министерства торговли. Это предложение было, конечно, отклонено, поскольку Япония не может быть признана незаинтересованной «третьей» стороной в возможном споре между СССР и Манчжоу-Го. Отказ Японии от разрешения возможных разногласий между СССР и Манчжоу-Го посредством применения принципа арбитража тем более странен, что сама Япония применяет этот принцип при разрешении споров хозяйственного порядка с другими государствами, как это явствует из того обстоятельства, что она является участником международного договора о коммерческом арбитраже.

Непримиримая позиция, занятая японской стороной по указанным вопросам, обратила на себя внимание в Москве еще и потому, что советское правительство в

约时，一般都需要提供保证，何况现在谈的是以分期付款为条件出售一大经济企业，而且在协议签字后立即就要转让给新的所有者。可见这一通行的关于提供保证的要求是极其自然的。

至于谈到“不信任”，那末十分明显，如果苏联方面怀疑这一保证的作用，不相信日本政府出于自身利益的考虑，决不会允许任何人拒绝履行日本方面所担保的义务，它便不会要求日本政府担保。因此，日本提供保证，应能保证协议发挥正常的效力。

为了加强苏日之间的正常关系，苏联方面从同一愿望出发，即预先消除执行协议时某些争执和冲突酿成两国间新争端的可能性，要求由仲裁法庭受理在缴付作为铁路赎金的货物时可能产生的分歧。苏联方面建议，如果在仲裁法庭公正的主席的人选上不能达成协议，就请某个具有巩固的国际威信的贸易机构(如英美的贸易机构)担任这一主席。大家知道，这一问题的关键在于，苏联同意赎金的三分之二以日满货物支付。同时，考虑到日本方面的希望，苏联同意扩大货物的品种，即除了工业设备之外，还包括纺织品、丝绸、茶叶、大豆、大米等。

但是，日本方面反对成立有外国主席参加的仲裁法庭。不仅如此，它还建议由日本外务省或商工省的代表担任仲裁法庭的主席。这一建议当然遭到拒绝，因为日本在苏联和满洲国之间可能产生的争执中不可能是不偏不倚的“第三者”。日本在解决同别的国家发生的经济争执时，就采用仲裁原则。这方面最说明问题的事实是，日本是国际商业仲裁条约的签字国，因此它拒绝通过仲裁原则解决苏联和满洲国之间可能产生的分歧，就更加令人感到奇怪。

日本方面所持的毫不妥协的态度之所以在莫斯科引起注意，还因为苏联在10月30日、31日和11月6日尤列涅夫致广田的信中，已经在其他一些有争执的问题上做出了许多新的重大的

让步。

同时，还必须指出，除这些没有获得解决的问题外，日本方面对以前已经达成协议的一些个别点，也一再拒不承认，这也使谈判陷入困难。例如，关于立即同中东铁路职工清算付给他们的退职金和抚恤金问题，本来在本年7月23日已经取得一致意见，可是日本方面不久前竟然宣称，在这一问题上没有取得一致意见。

有关人士还特别要人们注意下面一种情况，即谈判的经过表明，苏日双方对协议的内容抱着不同的态度。苏联方面始终不渝地致力于使出售中东铁路的协议不仅能够一劳永逸地消除利用中东铁路问题加剧苏日之间关系的可能性，而且还包括保证协议得到正常的和令人满意的执行，从而使两国间的政治和经济关系获得有利于普遍和平的加强。与此相反，许多日本建议却具有这样一种性质，即如果以这些条文作为协议的基础，那末即使在出售中东铁路以后，它们还会重新企图利用中东铁路问题在两国之间挑起冲突。

苏联的有关人士一再指出，赋于关于中东铁路的协议以这种性质，也许会符合日本某些集团的利益，它们也许会使这一契约由和平的因素变成制造新冲突的材料。但是，这种性质的契约显然违背加强苏日之间正常的睦邻关系的利益，从而违背普遍和平的利益。因此，这些苏联人士表示，希望日本政府表现出诚意，以促使谈判获得令人满意的结束。对此，恐怕日本也不会不感到关切。

苏联《真理报》，1934年11月21日

## 3　苏联与日伪签订条约,满铁接收中东铁路

### 塔斯社关于草签出售中东铁路文件的通告

(1935. 3. 12)

据塔斯社从有关人士中间获得的消息称,本年3月11日草签的出售中东铁路的文件有:

1. 苏联与满洲国之间的总协定;

2. 苏联、日本和满洲国之间的三国议定书;

3. 苏联和日本关于出售中东铁路的换文。

苏联和满洲国之间的协定包括下列主要内容:

协定的前言中指出,签订出售中东铁路的协定的目的在于巩固远东和平。

一俟协定签字,苏联就将其对中东铁路的全部权利转让给满洲国,而获得一亿四千万元的代价(应付给被解雇的苏联职工的退职金三千万元不包括在内)。

上述金额的三分之一,即四千六百七十万日元以现金支付,而且其中的二千三百三十万日元,需在协定签字时立即付清。剩下的一半现金赎款,则应作为满洲国债务,在三年之内以年息三厘计算分四期付清。协议还附有日圆含金量的但书,即今后日圆如果贬值,苏联所得的付款需相应地增加。

其余的三分之二赎金——九千三百三十万日元,应以日本和满洲公司按照苏联驻日贸易代表机构的定货供应商品的形式,在三年内付清。这类商品的供应,由满洲国驻日大使通过日本产业银行进行。

一俟协定签字,铁路立即归满洲国所有并由其管理。协定规定了将铁路的资产和债务转让给新所有者的程序。



# СООБЩЕНИЕ ТАСС.

По полученным ТАСС'ом в осведомленных кругах сведениям, парафированные 11 марта с. г. документы, относящиеся к продаже КВЖД, состоят из:

1) основного соглашения между СССР и Манчжоу-Го;

2) трехстороннего протокола между СССР, Японией и Манчжоу-Го;

3) ряда нот, подлежащих обмену между СССР и Японией в связи с продажей КВЖД.

Соглашение между СССР и Манчжоу-Го содержит следующие основные положения:

Во вступительной части Соглашения отмечается, что Соглашение о продаже КВЖД заключается в целях укрепления мира на Дальнем Востоке.

В силу Соглашения СССР уступает все принадлежащие ему права на КВЖД правительству Манчжоу-Го за 140 миллионов японских иен (не считая платежей, причитающихся освобождающимся от службы советским служащим и рабочим, что, примерно, составляет 30 млн. иен) ...ия на родину и вывоза всего принадлежащего им имущества.

В безвозмездном и в бессрочном пользовании Генерального консульства СССР в Харбине остается земельный участок и здания, занимаемые консульством, а также земельный участок и помещения, занимаемые сотрудниками консульства в принадлежавшие КВЖД. Кроме того, на правах бессрочной и безвозмездной аренды для пользования колонии советских граждан передаются земельные участки и здания под школу и больницу. Из книжных фондов КВЖД для колонии выделяется библиотека.

Соглашением предусмотрено взаимное погашение претензий по железнодорожному имуществу между КВЖД и советскими железными дорогами. Имущество Забайкальской и Уссурийской ж. д. (рельсовый путь, депо, вагоны и т. д.), находящееся в Манчжурии на пограничных станциях КВЖД, остается в собственности этих дорог.

协定有一节专门谈中东铁路苏联职工的利益问题，协定规定，中东铁路的全体苏联职工，如果被新的满洲国的行政机构解除职务，一律按中东铁路现行规章进行核算，获得退职金、优恤金，等等。当铁路的新所有者欲解雇苏联职工时，必须在三个月以前向该人发出解雇通知。此外，苏联公民还可以有两个月的处理个人事务的时间。中东铁路的苏联工人得到保证，可以毫无阻碍地返回祖国和把属于他们的全部财产带走。

苏联驻哈尔滨总领事馆所占用的地段和建筑物以及由领事馆人员占用的原属中东铁路的地段和建筑物，仍归领事馆无偿地和无限期地使用。此外，根据苏联公民无限期地和无偿地租用土地的权利，某些地段和建筑物将移交给学校和医院使用。将从中东铁路的藏书中为侨民拨出一部分图书。

协定规定，双方撤消对于介于中东铁路和苏联铁路之间的铁路财产的要求。外贝加尔铁路和乌苏里铁路在满洲国境内中东铁路边境站上的资产(铁路、机务段、车辆等)仍归这些铁路所有。

协定规定，签订一项专门协定来解决苏满间的直通、不换乘、不倒装的运输问题。

第二个文件是苏、日、满议定书，其中包括一些旨在保证为商业代表机构在日满公司中分配定货的活动提供正常条件的条文。首先规定，这些定货应当按正常价格进行，其基本精神是，为市场货物规定市场价格，为日满出口货物规定出口价格，为非出口货物规定日满市场现行的批发价格。为了解决贸易代表机构和公司在价格、提供货物、支付条件和付货上以及完成定货上可能产生的分歧，组织一个专门评价调解委员会，该委员会由苏联代表两人，日本、满洲国代表各一人组成。这个委员会应在六周内解决每一个争执。如果就争执问题在调解委员会中不能达成协议，就转由外交途径处理。

在签订条约时，日本政府向苏联全权代表递交专门照会，担保由于出让对中东铁路的权利而需偿付苏联的全部现金付款和货物付款的支付。在另一份照会中，日本政府担保全部付给苏联的款项可以转帐过户。

协定于签字后立即生效。

苏联《真理报》，1935 年 3 月 12 日

编者注：日伪方面也同时发表内容基本相同的通告

## 日本阁议决定

(1935. 3. 12)

此次"满洲国与苏维埃社会主义共和国联盟之间关于将北满铁路(中东铁路)的苏维埃社会主义共和国联盟的权利转让给满洲国的协定"业已确定。该协定成立后，北满铁路仿照满洲国有铁路的前例，委托南满洲铁道株式会社经营。

日本外务省档案胶卷，WT 27, IMT. 49，第 127—128 页

## 关于北满铁路(中东铁路)之苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕权利为让渡于满洲国满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕间缔结之协定

(1935. 3. 23)

满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕解决北满铁路问题(中东铁路)希冀在极东和平之拥护上加以贡献，在北满铁路(中东铁路)关于苏维埃社会主义共和国联邦之权利为让渡于满洲国决定缔结协定，各任命如左之全权委员：

满洲国政府

日本国驻扎特命全权公使　丁士源

外交部次长　大桥忠一

北满铁路(中东铁路)督办公署参赞　乌泽声

苏维埃社会主义共和国联邦政府:

苏维埃社会主义共和国联邦中央执行委员会委员及日本国驻扎苏维埃社会主义共和国联邦全权代表,君士坦丁·君士坦赤诺维赤·由列聂夫

外交人民委员部局长,威聂地克特·伊古那切维赤·卡兹罗夫斯基

北满铁路(中东铁路)副理事长,斯泽庞珐特维耶维赤·库兹聂错夫

以上各全权委员互相交阅全权委任状认为良好妥当后,缔结下揭各条之协定:

第一条

苏维埃社会主义共和国政府以关于在北满铁路(中东铁路)所有之一切权利让渡于满洲国政府,满洲国政府对此应以日本国通货一亿四千万(140,000,000)圆之额数为代偿,向苏维埃社会主义共和国联邦政府支拂之。

第二条

北满铁路(中东铁路)关于苏维埃社会主义共和国联邦政府所有之一切权利,自本协定实施同时移转于满洲国政府,且同时北满铁路(中东铁路)为满洲国政府完全占有,并属于单独管理之下。

第三条

一、本协定实施之同时,苏维埃社会主义共和国联邦人民在北满铁路(中东铁路)之管理机关之高级职员应解其职,该铁路之管理机关此项高级职员其所掌管之记录账簿、文书及书类,不论如何种类均应分别移交于新管理局之后任者。

本条所载之"北满铁路(中东铁路)之管理机关之高级职员"之用语其所指者如左:

（一）各理事及监事；

（二）管理局长及副管理局长；

（三）稽核局副局长；

（四）理事会、监事会、稽核局及管理局之各处长及副处长，各特务委员及特务工程师，各高等委员、顾问及各科长及分科长。

二、以确保该铁路平常之机能为目的，苏维埃社会主义共和国联邦政府同意对于苏维埃社会主义共和国联邦政府人民在该铁路管理机关之高级职员中，如左列之人员自本协定实施之日一个月间，由新管理局酌量委充顾问供新管理机关之用：

管理局局长

管理局总务处处长

管理局机务处长

管理局财务处长

管理局商务处长

三、本协定实施后，不论何时满洲国政府对于左列人员之一或全部得以解雇：

（一）铁路管理段站及机关库之各主任；

（二）该铁路如左列各附属事业之主任：

1．林区及采木工业

2．煤矿

3．发电所

4．印刷所

5．商务处各项补助营业

6．哈尔滨苗圃及温室

7．总工厂

8．洗毛工厂及水压捆包工厂

9．哈尔滨铁路自来水

10. 清凉饮料制造工厂

11. 制造木材所

12. 大豆混合保管

13. 洗丝工场

14. 格兰德旅馆

15. 别墅及疗养所

16. 病院及诊疗所

17. 图书馆

18. 经济调查局

四、本条第一项规定者在本协定实施后一个月间，可居留于满洲国，且有保持其所住铁路宿舍之权利。

本条第二项所规定者，在本协定实施后两个月间，可居留于满洲国，且有保持其所住铁路宿舍之权利。

本条第三项所规定之被解雇者，自解雇之日起，有享受一个月正规俸给之权利，以上人员自解雇之日起两个月间，可居留于满洲国，且有保持其所住铁路宿舍之权利。

第四条

满洲国政府基于一千九百三十四年三月二十二日苏维埃社会主义共和国联邦政府代表部请日本国外务大臣转交提出于满洲国政府代表部之北满铁路（中东铁路）之一千九百三十三年十二月三十一日之现在资产及负债表该铁路之资产及负债自应继承，惟为表示该表所列之资产及负债，自列表之日起至最后列表之日止中间所生变化，且自一千九百三十四年一月一日及其以后所发生之新资产及负债，特由一千九百三十五年三月十七日及三月二十一日所编制之表册补足之。

关于一千九百二十四年五月三十一日在北京签定之苏维埃社会主义共和国联邦及中华民国关于解决诸问题之协定大纲第九条

(四)之规定，及一千九百二十四年九月二十日在奉天签定之苏维埃社会主义共和国联邦及东三省自治政府间之协定第一条(三)之规定，兹同意继续有效。

第五条

苏维埃社会主义共和国联邦政府关于在哈尔滨联邦总领事馆占用如左之财产应有永久且无偿借与之维持权利：

（甲）现在该总领事馆就其所占有之土地及建筑物：

所在地　秦家岗耀景街

面积　一万四千八百七十三平方米突六八

建筑物　办公室，第一千零四十九号　2,174.90平方米突

公馆　第一千零四十七号　685.37平方米突

公馆　第一千零四十八号　1,447.61平方米突

汽车库及附属房屋第一千零五十一号　245.88平方米突

守卫室　第一千零五十二号　38.90平方米突

（乙）现在该总领事馆职员就其所占有之土地及建筑物：

所在地　秦家岗海城街

面积　二千五百三十平方米突

建筑物　第九百三十四号　二百五十八平方米突五一

左列之财产在本协定实施之日对于在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦总领事应无偿且无期限借与，为因限于左列所定之目的所使用，应直归在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦居留民团所占有并置诸管理之下。

（甲）该居留民团为初等及中等教育所应使用之在哈尔滨道里商务街第三十五号地及北满铁路(中东铁路)第四学校并所有在该处之建筑物与财产。

（乙）名为第九百四十九号之门牌土地(哈尔滨道里高士街及警察街角)及在该土地上一切之建筑物，以上将来应为医院使用。

自本协定实施之日起一个月以内，在哈尔滨北满铁路(中东铁路)图书馆之藏书中，由满洲国地方官宪与在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦总领事之合意应为前载第四学校选定图书所选定之图书，应让渡于该学校。

第六条

北满铁路(中东铁路)所占有之财产中，就苏维埃社会主义共和国联邦政府主张有属于同政府不属于铁路者，及在苏维埃社会主义共和国联邦领域内之财产就满洲国政府主张有属于北满铁路(中东铁路)者，今双方政府互相向对方之政府表示：作为抛弃之物，将来无论何方政府，关于以上财产不应向对方政府提起何等要求。

以上规定对于现在满洲里之"後贝加尔"铁路之财产（建物及用地及其他之铁路财产）及现在绥芬河"乌苏里"铁路之财产现归两铁路占有，且留归该铁路管理下之财产，应不予适用。

第七条

本协定第一条规定之日本国通货一亿四千万（140,000,000）圆之额数中，以四千六百七十万（46,700,000）圆之额数，按照本协定第八条规定，用现金交付，其余额数之九千三百三十万(93,300,000)圆之额数，其偿付方法，按照本协定第九条之规定，对于苏维埃社会主义共和国联邦政府交付物品，由满洲国政府之支拂行之。

第八条

本协定第七条规定应以现款支拂之四千六百七十万(46,700,000)圆之额数中，以二千三百三十万(23,300,000)圆之额数，应在本协定署名之日同时支拂。

其余之二千三百四十万(23,400,000)圆之额数及按年利三厘利率之单利，应以满洲国政府之国库证书由满洲国政府向苏维埃

社会主义共和国政府交付，上项国库证书照下记之额数及下记之日期为支拂期发行之：即一千九百三十五年十二月二十三日支拂期六百三十七万六千五百(6,376,500)圆，一千九百三十六年九月二十三日支拂期六百二十四万四千八百七十五(6,244,875)圆，一千九百三十七年六月二十三日支拂期六百一十一万三千二百五十(6,113,250)圆，一千九百三十八年三月二十三日支拂期五百九十八万一千六百二十五 (5,981,625)圆。上项满洲国政府之国库证书，乃特为苏维埃社会主义共和国联邦政府所发行，且应在本协定署名之日同时由满洲国代表者交付于苏维埃社会主义共和国联邦政府代表者，并应在株式会社日本兴业银行支拂之。

本条所规定之第二期及其以后各项期款，在支拂期之前一日以在伦敦之圆与瑞士“佛郎”之汇兑行市为基准，算出之瑞士（佛郎)对于圆所表现之汇兑行市，与本协定实施之日在伦敦之圆及瑞士(佛郎)之汇兑行市为基准所算出之瑞士(佛郎)对于圆所表现之汇兑行市相比较，倘有百分之八之“低”或“高”以上之下落或高腾之时，前记应交之分期款项之额数，即瑞士(佛郎)所表示之期款价值，应使其应乎本协定实施之日之场合，同一程度予以增加或减少之。

瑞士“佛郎”现在之金平价（一瑞士“佛郎”含纯金一格兰姆三十一分之九)倘有变动，或瑞士“佛郎”之金兑换停止时，前项之规定以左项方法代用之：

本条所定之第二期及其以后各项期款，在支拂期之前一日以在伦敦之金价格及圆之汇兑行市为基准算出与该项期款额数有相等价值之纯金重量，与在本协定实施之日以伦敦之金价格及圆之汇兑行市为基准算出与该期款有相当价值之纯金重量相比较，倘在百分之八以上之“少”或“多”之时，前项期款之额数以纯金所表现之价值应使其应乎本协定实施之日之场合，同一程度予以增加

或减少之。

第九条

本协定第七条所规定者，对于苏维埃社会主义共和国联邦政府应交付之物品，应由满洲国政府所支拂之九千三百三十万(93,300,000)圆之额数之偿付依照左项方法行之:

（一）在日本国苏维埃社会主义共和国联邦通商代表部，自本协定实施之日起，在六个月期间内，照第七条所载之九千三百三十万(93,300,000)圆之额数，得在满洲国或日本国之生产及制造之物品向两国无论何方之臣民或法人均可缔结购买之契约，前项购买之物品依照所定契约之条件，自本协定实施之日三年之期间内，由以上所记之臣民或法人应对于在日本国之通商代表部交付之，前项之三年其构成系以六个之各六个月均分期间行之，其所交付物品之价格不得超过三千一百一十万(3,110,000)圆，且以上三年之构成三个之各一年均分期间内，所交付之物品其总量之价格不得超过三千一百一十万(31,100,000)圆。

（二）对于物品之交付条件在三年之各六个月均分期间内，满洲国政府照前项所载物品，在不超过一千五百五十五万（15,550,000)圆得交付之，以上款额中如因何等之理由在六个月均分期间终了时不能交付，其差额有存余时，此项差额应在下一期之六个月内交付，以下准此据此所规定九千三百三十万(93,300,000)圆之金额数，至三年之终了时，当如数交清。

（三）前项契约在本协定实施后六个月之期间内不能缔结时，通商代表部在上项六个月期间满了后，仍有缔结该项契约之权利，且依本条前项之规定，缔结契约之通商代表部以外之当事者，无论谁人不履行契约或不正当履行契约致该项契约被破弃之时，通商代表部在此种情形之下与满洲国或日本国之臣民或法人，有另缔结新契约之权利，在此种场合，该契约在前记之三年期间以后，应

办之对于物品上之款项支拂及物品交付事得有所规定之。

（四）本条所载契约，应任凭通商代表部之选择保险并运送至码头交货价值或交货于船上之价格指定后缔结之，且对于物品上满洲国政府之支拂事得规定行之。

（五）通商代表部关于购买物品契约与满洲国或日本国之臣民或法人缔结之时，由通商代表部对于在日本国满洲国公使馆财务官应将契约当事者姓名、物品之种类、原产地及数量、支拂总额、物品之交付及与物品上之支拂日期暨场所并包含关于予支款项之规定与交款及交货之其他一切条件等所记载之契约要纲书提出之，以上要纲书应依契约之两当事者所承认且限于物品卖主情事所许之物品，在满洲国或日本国之商工会议所或两国之中无论任何方面之政府付与发给原产地证明书权限之其他机关所发给之原产地证明书，应由物品卖主向财务官提出之。

财务官接受上项契约要纲书时，限于其内容与本条不相抵触，在接受后至迟在七日以内，对于通商代表部及该物品卖主将满洲国政府依照契约之要纲书应办之支拂通知之。

卖主关于账目之清算得对通商代表部办理又为上项代表部处分该项物品将书类（船运货单等）及提单交付之。

财务官自通商代表部将契约之要纲书所载之物品交付完了接到通知之时，株式会社日本兴业银行为支拂人由卖主受取且物品之代金发行额面记各式支款凭单在支拂期之日前项物品之原产地证明书，在提出契约要纲书之际，不能提出之时，先与上项证明书交换，将其交付于卖主，物品之卖主对于上项支款凭单应交付收据，对于物品之卖主如予支款项，有应予支之通商代表部通知之场合，依据要纲书由财务官照同样之方法行之。

（六）本条所载“满洲国或日本国制造之物品”一语，乃表示由他国输入之原料及以上两国无论何方生产之原料在以上两国无论

何方所制造之物品，再"满洲国或日本国或法人"一语系指依从满洲国又日本国之法令所设立及将设立之法人而言。

第十条

（一）除本协定第三条之所包含者以外，于本协定实施后，因满洲国政府之便宜从事应解雇之苏维埃社会主义共和国联邦人民，在北满铁路（中东铁路）之各从业员须给与三个月之予告。

（二）被解雇之苏维埃社会主义共和国联邦人民在北满铁路（中东铁路）之从业员，为整理家事，解雇后两个月间，在满洲国有居留两个月之权利。

（三）苏维埃社会主义共和国联邦人民在北满铁路（中东铁路）之从业员，遵从满洲国之法令，其所有之动产及不动产上之权利应继续享有。

（四）苏维埃社会主义共和国联邦人民在北满铁路（中东铁路）之从业员之财产，遵从满洲国之法令，有完全处分之权利，及其财产中之现物或以外国通货之相当额数向满洲国以外汇兑此等权利，应完全享有。

（五）被解雇或自请退职之苏维埃社会主义共和国联邦人民之北满铁路（中东铁路）从业员，在退职后两个月以内，向本国之领域归还者任其选择，由满洲里车站或绥芬河车站本人及家族暨其自用品与家产等，北满铁路（中东铁路）许与免费输送之特权。

第十一条

（一）本协定实施后，对于被解雇或自请退职之苏维埃社会主义共和国联邦人民在北满铁路（中东铁路）之从业员各种之退职金及支拂金（解雇津贴及其他之在铁路勤务从业员应支拂之金额依共济储蓄会规则之从业员储蓄金及其他对铁路方面之附加金 <包含利息>终身恤金一次恤金并照"一千九百十二年被伤害者抚恤规则"对于受伤害者终身恤金及抚恤，以上退职津贴及支拂金，关于

在本协定实施前之期间内至本协定实施之日止现行之北满铁路（中东铁路）规则依照本条之规定所变更之点按个个人计算且支拂之。

备考：至一千九百三十年十一月十一日之期间为止之退职金应照一千九百三十年十一月十一日之"率"支给之。

（二）本协定实施后被解雇或自请退职之苏维埃社会主义共和国联邦人民之从业员，限于关于各种退职金及支拂金之计算以废职之结果被解雇者论。

（三）退职金及其因在铁路勤务关系之支拂金与对于在勤务中受伤害者之抚恤及储蓄金与所定之利息等，在自解雇或自请退职之日应在两星期以内发给之，但被解雇者之储蓄金以其半额由解雇予告之日起，两个月以内发给之。

对于在铁路勤务未满十年者，其一次恤金储蓄金与贴补金及其所定之利息，自解雇或退职之日起，在二年以内以四次期款平均发给之，解雇或退职之后第一期款项，应在两星期以内发给，其第二期款项应在一年之终了时发给，第三次及第四次之款期在第二期期款发给之后每至六个月及十二个月终了时发给之，以上款项中最后三次之期款，应由满洲国政府发行证书列入各人名义及所定支拂期时日与应发之额在第一期发款之日同时交付于本人，领收此项证书以后，无论对于何人均不得让渡。

在铁路勤务十年以上者不必受劳动能力之检查，即作为有领受终身恤金之资格者，此项终身恤金将按年发放办法改为一时金发给之，即作为终身恤金以每年应发给之款额八倍半之额数照前项之规定在两年以内分为四次期款，向领款者发给之。

备考一：在铁路勤务未满十年之从业员，关于劳动能力之检查，仍依照至本协定实施之日北满铁路（中东铁路）所行规则办理之。

备考二：对于受伤害者之终身恤金按每年发放之办法改为一时金发给之，即以对于在铁路勤务十年以上者之办法同样办理以每年应发给之款额八倍半之额数，向领款者发给之。

（四）北满铁路（中东铁路）之从业员，对于铁路如有债务时，由其应领之退职金及其他之支拂金内，将其债务额扣留之。

（五）各种之退职津贴及支拂金，以在本协定实施之日存在之北满铁路（中东铁路）对其从业员清算所用之该铁路金鲁布之汇兑行市，用满洲国通货支拂之，上项退职津贴及支拂金之领款人以其所领之金钱兑换外国通货向他国汇兑者应容许之。

（六）各种之退职金及支拂金及满洲国政府之证书，均应直接向正当领款人发给或交付之，但向苏维埃社会主义共和国联邦之领域归还者，得委托在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦总领事及其他之人代为领受，以上委任者须同时将办理情形向北满铁路（中东铁路）通知。

（七）本协定实施前已经退职现在候领终身恤金者，至本协定实施之日仍应依照北满铁路（中东铁路）现行之规则办理之，不问该项规则以后继续施行或变更与废止应继续领受从前之恤金，在此种场合关于北满铁路（中东铁路）之金鲁布汇兑行市及正当领款人欲向苏维埃社会主义共和国联邦之领域归还或已归国时，关于向外国汇款本条之第五项得适用之。

（八）对于苏维埃社会主义共和国联邦人民之从业员在北满铁路（中东铁路）管理局及共济储蓄金应支领之款额在本协定实施之日正当领款人及其代理者又相续人并未要求支给时，仍依照本协定实施之日现行北满铁路（中东铁路）之规则处理之。

（九）本协定实施后被解雇或退职之从业员自其解雇或退职日起，一个月间在从前同样条件下关于所住之铁路宿舍应完全保持其权利。

第十二条

北满铁路(中东铁路)之名称，包含属于该路一切之权利及事业暨财产在内。

第十三条

满洲国政府及苏维埃社会主义共和国联邦政府为增进两国间之交通及运输且使其容易达到目的起见，在本协定实施后三个月以内，关于旅客行李及货物之通过输送，在苏维埃社会主义共和国联邦之铁路车站与北满铁路(中东铁路)车站之间对于旅客行李货物之直通输送以及限于在技术的条件所许范围内乌苏里铁路经由绥芬河车站与北满铁路(中东铁路)之间货物不倒载直通输送等有关之问题，其解决另缔结契约规定之。

上项三个月期间内，两国政府且关于北满铁路(中东铁路)现在使用之电线路与苏维埃社会主义共和国联邦之电线路之间关于电线连络，另缔结契约规定之。

第十四条

本协定自署名之日起即实施之。

为此各全权委员在本协定上署名盖印以昭信守。

康德二年三月二十三日即一千九百三十五年三月二十三日本协定在东京市用英吉利文作成两份。

丁士源　大桥忠一　乌泽声　由列聂夫　卡兹罗夫斯基　库兹聂错夫

伪满洲国外交部:《北铁让渡协定及关系文书》, 1935 年 4 月，第 15—27 页

编者注:此协定正本为英文，这里是按伪满外交部正式发表的中文本抄录的，为保持原样，文字未做修改。以下几件有关协定、换文等，亦同。

## AGREEMENT BETWEEN MANCHOUKUO AND THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS FOR THE CESSION TO MANCHOUKUO OF THE RIGHTS OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS CONCERNING THE NORTH MANCHURIA RAILWAY (CHINESE EASTERN RAILWAY)

Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics, being desirous to settle the question of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) and thus to contribute to the safeguards of the peace in the Far East, have resolved to conclude an Agreement for the Cession to Manchoukuo of the Rights of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and have to that end named as their Plenipotentiaries, that is to say:

The Government of Manchoukuo:

W. S. Y. TINGE, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to Japan; Chuichi OHASHI, Vice-Minister for Foreign Affairs;

WU Tse-Sheng, Adviser to the Directorate-General of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway);

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics: Constantin Constantinovitch YOURENEFF, Member of the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics and Plenipotentiary Representative of the Union of Soviet Socialist Republics in Japan;

Benedict Ignatievitch KOZLOVSKY, Chief of Department of the People's Commissariat for Foreign Affairs;

Stepan Matveievitch KUZNETSOFF, Vice-Chairman of the Board of Directors of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway).

Who, having communicated to each other their respective Full Powers, found to be in good and due form, have agreed upon the following Articles:

### ARTICL I.

The government of the Union of Soviet Socialist Republics shall cede to the Government of Manchoukuo all the rights they possess concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), in consideration of which the government of Manchoukuo shall pay to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics the sum of one hundred and forty million (140,000,000) yen in Japanese currency.

### ARTICLE II.

All the rights of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics concerning the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) shall pass to the Government of Manchoukuo upon the coming into force of the present Agreement, and at the same time the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) shall be placed under the complete occupation and the sole management of the Government of Manchoukuo.

ARTICLE III.

1. Upon the coming into force of the present Agreement, the senior members of the administration of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall be released from their duties. The said senior members of the administration of the Railway, shall hand over all the archives, records, papers and documents of whatever description in their charge to their respective successors in the new administration of the Railway.

It is understood that the term the "senior members of the administration of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway)" employed in the present Article indicates:

(A) All the members of the Board of Directors and of the Audit Committee.

(B) The general manager and assistant manager of the Administration.

(C) The assistant chief controller.

(D) All the managers and sub-managers of the Departments of the Board of Directors, the Audit Committee, the Control and the Administration. All Agents for commission, engineers for commission. All the senior agents, advisers and chiefs of the sections and sub-sections.

2. With the aim of ensuring the normal functioning of the Railway, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics agree to place at the disposal of the new administration the following persons from among the senior members of the administration of the Railway who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics as advisers for one month from the date of the coming into force of the present Agreement:

(A) The general manager of the Administration.

(B) The manager of General Affairs Office of the Administration.

(C) The manager of the Motive Power Department of the Administration.

(D) The chief of the Financial Department of the Administration.

(E) The manager of the Commercial Department

of the Administration.

3. At any time after the coming into force of the present Agreement, the Government of Manchoukuo may dismiss any or all of the following persons:

(A) All the chiefs of railway sections, stations and depots.

(B) The chiefs of all the following auxiliary enterprises of the Railway:

a. Forest concessions and lumbering.
b. Coal mines.
c. Power stations.
d. Printing Plant.
e. Auxiliary enterprises of the Commercial Department.
f. Nursery and green-houses in Harbin.
g. Main workshops of the Ways Department.
h. Wool-washing works and hydro-loading works.
i. Water works in Harbin.
j. Soft-drinks factory.
k. Saw-mill.
l. Gradations of beans.
m. Waste-cleaning works.
n. Grand Hotel.
o. Health resorts and sanatoria.
p. Hospitals and clinics.
q. Library.
r. Economic Bureau.

4. The persons referred to in Section 1 of the present Article shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway Lodgings for one month after the coming into force of the present Agreement.

The persons referred to in Section 2 of the present Article shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway lodgings for two months after the coming into force of the present Agreement.

Those persons who have been dismissed by virtue of Section 3 of the present Article shall have the right to receive their regular salary for one month from the date of their dismissal. They shall have the right to remain in Manchoukuo and to retain their railway lodgings for two months from the date of their dismissal.

ARTICLE IV.

The Government of Manchoukuo shall succeed to the assets and liabilities of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in accordance with the list of assets and liabilities of the Railway as on December 31st, 1933, presented by the Delegation of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on March 22nd, 1934, to the Delegation of the Government of Manchoukuo

through the Minister for Foreign Affairs of Japan, as supplemented by the lists which were made on March 17th and March 21st, 1935, in order to show the changes sustained by the assets and liabilities included in the first list from the date of the first list up to the date of the last list and also to show the new assets and liabilities which have arisen on and after January 1st, 1934.

It is agreed that the provisions of Section 4, Article IX of the Agreement on General Principles for the Settlement of the Questions between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of China signed at Peking on May 31st, 1924, and those of Section 3, Article I of the Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of the Autonomous Three Eastern Provinces of the Republic of China signed at Mukden on September 20th, 1924, shall remain in force.

ARTICLE V.

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall have the right to maintain the following property for the use of their Consulate General in Harbin in the form of a permanent and rent-free lease:

a. The land and buildings now occupied by the said Consulate General:

Locality: Yio-Ching-Kai, Chin-Chia-Kang.

Area: 14, 873, 68 square metres.

Buildings:

office, No. 1049; 2, 174.93 square metres.

Residence, No. 1047; 695.37 square metres.

Residence, No. 1048; 1,447.61 square metres.

Garage and its annex, No. 1051; 245.88 square metres.

Guard-room, No. 1052; 38.90 square metres.

b. The land and building now occupied by the officials of the said Consulate General:

Locality: Hai-Cheng-Kai, Chin-Chia-Kang.

Area:1,530 square metres.

Building: No. 934; 258.54 square metres.

The following property shall be leased rent-free and sine die to the Consul General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin on the day of the coming into force of the present Agreement, and shall immediately thereafter be placed and remain under the occupation and management of the community of the citizens of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin to be used solely for the purposes prescribed hereunder:

a. The Ivth School of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), situated at No. 35, Shang-wu

-Kai, Tao-Li, Harbin, with all the buildings and property to be found there, to be used for the elementary and secondary education of the said community.

b. The land known under No. 849, at the corner of Kao-Shi-Kai and Ching-Cha-Kai, Tao-li, Harbin, with all the buildings on it, which are to be used in the future as a hospital.

Within one month from the date of the coming into force of the present Agreement, a library shall be selected, for the use of the above-mentioned IVth School, from the books of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) Library in Harbin, by mutual agreement between the local authorities of Manchoukuo and the Consul General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin. The books so selected shall be transferred to the said School.

ARTICLE VI.

The properties occupied by the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) which are claimed by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics as belonging to them and not to the Railway, and the properties existing in the territory of the Union of Soviet Socialist Republics which are claimed by the Government of Manchoukuo as belonging to the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), are regarded as having been mutually renounced by respective Governments in favour of the other Government, and neither Government shall in future raise against the other Government any demand concerning the said properties.

The above provisions shall not aply to the properties (buildings and their sites and other railway properties) of the Transbaikal Railway now existing at Manchuli, and properties of the Ussuri Railway now existing at Suifenho, which are actually occupied respectively by the said two Railways and shall remain their property under their management.

ARTICLE VII.

Out of the sum of one hundred and forty million (140,000,000) yen in Japanese currency referred to in Article I of the present Agreement, the sum of forty-six million seven hundred thousand (46,700,000) yen shall be paid in cash in accordance with the provisions of Article VIII of the present Agreement, and the settlement for the remaining sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen shall be effected in the form of payments made by the Government of Manchoukuo for goods delivered to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in accordance with the provisions of Article IX of the present Agreement.

## ARTICLE VIII.

Out of the sum of forty-six million seven hundred thousand (46,700,000) yen to be paid in cash in accordance with the provisions of Article VII of the present Agreement the sum of twenty-three million three hundred thousand (23,300,000) yen shall be paid simultaneously with the signing of the present Agreement.

The remaining sum of twenty-three million four hundred thousand (23,400,000) yen as well as the simple interest at the rate of three per cent. per annum is to be paid by the Government of Manchoukuo to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics in the form of the Treasury Bonds of the Government of Manchoukuo. The said Treasury Bonds are to be issued of the following amounts and mature on the dates indicated hereunder: six million three hundred and seventy-six thousand five hundred (6,376,500) yen maturing on December 23rd, 1936; six million two hundred and forty-four thousand eight hundred and seventy-five (6,244,875) yen maturing on September 23rd, 1936; six million one hundred and thirteen thousand two hundred and fifty (6,113,250) yen maturing on June 23rd, 1937; five million nine hundred and eighty-one thousand six hundred and twenty-five (5,981,625) yen maturing on March 23rd, 1938. The Treasury Bonds of the Government of Manchoukuo mentioned above are to be issued in favour of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and are to be delivered by the Representative of the Government of Manchoukuo to the Representative of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics simultaneously with the signing of the present Agreement, and shall be paid at the Industrial Bank of Japan, Ltd.

In case the exchange rate of the yen in terms of the Swiss franc calculated on the basis of the respective exchange rates of the yen and the Swiss franc in London on the day before the date of payment of any of the second and subsequent instalments provided for in the present Article should be lower or higher by eight per cent. or more in comparison with the exchange rate of the yen in terms of the Swiss franc as calculated on the basis of the respective exchange rates of the yen and the Swiss franc in London on the date of the coming into force of the present Agreement, the amount of the said instalment shall be increased or reduced, as the case may be, so that the value in Swiss francs of the instalment shall be the same as it is on the date of the coming into force of the present Agreement.

In case the present gold parity of the Swiss franc (one

Swiss franc being equivalent to nine thirty-firsts of one gram of fine gold) should be altered or in case the conversibility of the Swiss franc into gold should be suspended, the following method shall be adopted in place of the method provided for in the preceding paragraph:

In case the weight of fine gold whose value, when calculated on the basis of the price of gold and the exchange rate of the yen in London on the day before the date of payment of any of the second and subsequent instalments provided for in the present Article, is equal to the amount of the instalment, should be less or more by eight per cent or more in comparison with the weight of fine gold whose value, when calculated on the basis of the price of gold and the exchange rate of the yen in London on the day of the coming into force of the present Agreement, is equal to the present Agreement, is equal to the said instalment, the amount of the instalment shall be increased or reduced, as the case may be, so that the value in fine gold of the instalment shall be the same as it is on the date of the coming into force of the present Agreement.

ARTICLE IX

The settlement for the sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen to be effected in the form of payments made by the Government of Manchoukuo for the goods delivered to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, as provided for in Article VII of the present Agreement, shall be executed in the following manner:

1. The Trade Representation of the Union of Soviet Socialist Republics in Japan will make contracts for the purchase of goods produced or manufactured in Manchoukuo or Japan, with the subjects or juridical persons of either of those two countries, up to the sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300,000) yen indicated in Article VII within the period of six months from the date of the coming into force of the present Agreement. The delivery of the goods thus purchased shall be effected to the Trade Representation in Japan by the above-mentioned subjects or juridical persons within the period of three years from the date of the coming into force of the present Agreement in accordance with the terms of the contracts concerned, it being understood that the goods so delivered in the course of each of the six equal periods of six months constituting the said three years shall not exceed in value the sum of thirty-one million one hundred thousand (31,100,000) yen and that the total amount of the goods delivered in the course of each of the three equal periods of one year constituting the said three years shall

not exceed in value the sum of thirty-one million one hundred thousand (31,100,000) yen.

2. The terms of payment for the goods shall be arranged in such a way that for each such period of six months in the course of the said three years the Government of Manchoukuo shall make payment not exceeding the sum of fifteen million five hundred and fifty thousand (15, 550,000) yen for the delivery of the goods mentioned. the foregoing Section and in case any balance of that sum shall for any reason remain unpaid at the end of any such period of six months, such balance shall be paid off during the next six months and so on, so that the whole sum of ninety-three million three hundred thousand (93,300, 000) yen shall be paid off by the end of the said three years.

3. It is agreed that should the above-mentioned contracts not be concluded within the period of six months after the coming into force of the present Agreement, the Trade Representation shall have the right to make such contracts after the expiration of the said period of six months, and further that, should any of the parties other than the Trade Representation to the contracts concluded in accordance with the foregoing provisions of the present Article fail to carry out such contracts or to fulfil such contracts in a proper manner for which reason these contracts are abrogated, the Trade Representation shall in each case have the right to conclude fresh contracts with other subjects or juridical persons of Manchoukuo or Japan, in which case the latter contracts may provide for the payment for and the delivery of the goods to be effected after the three years' term above-mentioned.

4. The contracts mentioned in the present Article shall be concluded either c.i.f. or f.o.b. at the choice of the Trade Representation and shall provide for payments in cash for goods by the Government of Manchoukuo.

5. When the Trade Representaton have concluded a contract for the purchase of goods with the subjects or juridical persons of Manchoukuo of Japan, the Trade Representation shall give the Financial Attaché to the Legation of Manchoukuo in Japan a résumé of the contract, mentioning the names of the parties to the contract, the description, place of origin and quantity of the goods, the total amount of the sums to be paid, the date and place of delivery of the goods and of the payment therefore, as well as any other terms of the payment and delivery, including any provisions for payment in advance. The said résumé shall be attested by both parties to the contract. Besides this, so far as circumstances permit, certificates of

origin issued by any chamber of commerce and industry in Manchoukuo or Japan in respect of the goods, or by any other organization authorized to issue such certificates by the Government of either of these two countries, shall be presented to the Financial Attaché by the seller of the goods.

The Financial Attaché, upon receipt of the résumé of the contract, provided its contents do not conflict with the provisions of the present Article, shall notify, not later than within seven days thereafter, the Trade Representation and the seller of the goods concerned to the effect that the Government of Manchoukuo undertake to effect payment for the goods in conformity with the said résumé of the contract.

For the purpose of obtaining a settlement of his accounts the seller of the goods shall hand to the Trade Representation the document entitling the Trade Representation to dispose of the said goods (bill of lading, invoice etc.)

The Financial Attaché, upon receipt of the notification given by the Trade Representation to the effect that the delivery of the goods referred to in the résumé of the contract has been accomplished, shall issue a cheque to order drawn with the Industrial Bank of Japan, Ltd. as payer, the seller of the goods as payee and the price of the goods as its face amount, and shall deliver it to the seller on the date of payment, and in case the presentation of the certificates of origin of the goods above referred to shall have been prevented at the time of presentation of the résumé of the contract, against such certificates. The seller of the goods shall give a receipt for the said cheque. Payment in advance the seller of the goods may be effected in a similar manner by the Financial Attaché in conformity with the résumé of the contract against the advice of the Trade Represention to the effect that such payment shall be made.

6. It is understood that in the present Article the term "goods manufactured in Manchoukuo or Japan" indicates goods manufactured within either of the said two countries from raw materials imported from any other countries as well as from raw materials produced in either and that the term "juridical persons of Manchoukuo or Japan" indicates the juridical persons which are or may be incorporated in accordance with the laws of Manchoukuo or Japan respectively.

## ARTICLE X.

1. Three months' notice shall be given to each of the employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eas-

tern Railway), otter than those included in the provisions of Article III of the present Agreement, who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and whom the Government of Manchoukuo may desire to dismiss from reasons of convenience on the part of the Government of Manchoukuo after the coming into force of the present.

2. Employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are citizens of the Union of Sovirt Socialist Republics and who may be dismissed shall have the right to remain in Manchoukuo for two months after their dismissal in order to dispose of their personal affairs.

3. Employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railagy) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall continue in the full enjoyment of their rights in movable and immovable property in accordance with the laws of Manchoukuo.

4. Employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastdm Railway) who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics shall enjoy the full might to dispose of their property in accordance with the laws of Manchoukuo and to carry their property out of Manchoukuo either in its original form or in its mdney equivalent in any foreign currency.

5. Employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who have retired through dismissal or of their own accord and who have for the territory of the Union of Soviet Socialist Republics within two months after their retirement, shall be granted the privilege of free transport over the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) for themselves, their families, and their personal and household effects either to the station of Manchuli or to the station of Suifenho, at their own option.

## ARTICLE XI.

1. The various descriptions of retiring allowances and payments-(discharge allowances and other sums due to employees in respect of service on the Railway, employees' savings in the Relief Savings Association and the payments additional thereto on the part of the Railway including interest, pensions and block grants in accordance with the regulations of the Relief Savings Association, as well as pensions and compensations for personal injuries according to the ("Regulations of 1912 relating t9 the indemnification of persons who have met with accidents")—to employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway who tve citizens of the Union of Soviet Socialist

Republics and who may be dismissed or may retire of their own accord after the coming into force of the present Agreement, so far as such allowances and payment are in respect of the period before the coming into force of the present Agreement, shall be individually reckoned and paid out in accordance with the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present Agreement, as modified by the provisions of the present Article.

Note. Discharge allowances for the period up to November 11th, 1930, are to be paid according to the rates existing up to November 11th, 1930.

2. Employees who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and who are dismissed or retire of their own accord after the coming into force of the present Agreement shall be considered as employees who have been dismissed as the result of the abolition of offices, so far as concerns the calculation of the various descriptions of retiring allowances and payment.

3. Discharge allowances and other payments relative to service concerning the Railway, and compensation for injuries sustained in such service, as well as savings and the prescribed interest thereon, shall be paid within a fortnight from the day of dismissal or retirement, provided that in respect of persons who shall be dismissed, half the amount of such savings shall be paid within two months from the date of the notice of such dismissal.

The block grants to persons who have been in the service of the Railway for less than ten years as well as payment additional to savings together with the prescribed interest thereon shall be paid in four equal instalments within two years from the date of dismissal or retirement. The first instalment shall be paid within a fortnight, and the second instalment at the end of a year after the date of dismissal or retirement, and the third and the fourth instalments shall de paid at the end respectively of six and twelve months after the payment of the second instalment. As regards the last three of these instalments, the Government of Manchoukuo shall issue bonds for the amounts due drawn up in the name of the respective persons and maturing on the dates prescribed above. These bonds shall be delivered to the respective recipients simultaneously with the payment of the first instalment above referred to and shall not be transferred thereafter to any other person.

Persons who have been in the service of the Railway for ten years or more shall be deemed entitled to pensions without undergoing the examination of their

working efficiency, and the said pensions, instead of being paid annually, shall be paid in a block grant, that is to say, a sum eight and a half times the sum payable annually in respect of a pension shall be paid to the recipient in four equal instalments in the course of two years, in accordance with the provisions of the preceding paragraph.

Note. 1. The examination of the working efficiency of employees who have been in the service of the Railway for less than ten years will be effected according to the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present Agreement.

Note. 2. Pensions for personal injuries, instead of being paid annually, shall be paid in block grants, that is to say, a sum eight and a half times the sum payable annually shall be paid to the recipients in the same manner as for persons who have been in the service of the Railway for ten years or more.

4. Employees of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) who are in debt to the Railway shall have the sum of their indebtedness deducted from the various descriptions of retiring allowances and other payments due to them.

5. The various descriptions of retiring allowances and payments shall be paid in the currency of Manchoukuo at the exchange rate against the rouble of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) existing at the date of the coming into force of the present Agreement and applied by the said Railway for settlements with their employees. The recipients of these retiring allowances and payments shall be allowed to remit the money they have received to other countries after having converted it into foreign currency.

6. The various descriptions of retiring allowances and payments and the bonds of the Government of Manchoukuo shall be paid or delivered to the legal recipients direct, but persons who have returned to the territory of the Union of Soviet Socialist Republics can empower the Consul General of the Union of Soviet Socialist Republics in Harbin or any other person to receive them. Persons who have given such authority shall at the same time inform the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) to that effect.

7. Those persons who have retired before the coming into force of the present Agreement and are now being paid pensions shall continue to receive the pensions as previously in accordance with the regulations of the

North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present Agreement, irrespective of whether the said regulations shall remain in force, be modified or abrogated thereafter. In this case Section 5 of the present Article shall be applied as regards the exchange rate against the rouble of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and, in case the legal recipients should be returning or should have returned to the territory of the Union of Soviet Socialist Republics, as regards remittances to other countries.

8. The sums which are to be paid out by the Administration or the Relief Savings Association of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) to employees who are citizens of the Union of Soviet Socialist Republics and of which neither the legal recipients nor their proxies or successors have demanded payment up to the date of the coming into force of the present Agreement, shall be disposed of in accordance with the regulations of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) in force up to the date of the coming into force of the present Agreement.

9. Employees who have been dismissed or have retired after the coming into force of the present Agreement shall, during a period of one month from the date of their dismissal or retirement, retain their full rights with regard to their railway lodgings under the same conditions as before.

ARTICLE XII.

It is understood that the term "North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway)" includes all the rights enterprises and properties appurtenant thereto.

ARTICLE XIII.

The Governments of Manchoukuo and the Union of Soviet Socialist Republics, with a view to promote and facilitate the intercourse and traffic between the two countries, shall conclude, within three months from the date of the coming into force of the present Agreement, a separate agreement which will provide for the settlement of questions concerning the conveyance of passengers, luggage and goods in transit, direct service for passengers, luggage and goods between railway stations of the Union of Soviet Socialist Republics and those of the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway), and also, technical conditions permitting, direct services without reloading of goods between the Ussuri Railway and the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) via the station of Suifenho.

Within the period of the said three months, the two Governments shall conclude another separate agreement which will provide for telegraphic connection between the telegraphic lines hitherto operated by the North Manchuria Railway (Chinese Eastern Railway) and those of the Union of Soviet Socialist Republics.

ARTICLE XIV.

The present Agreement shall come into force on the date of its signature.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done in duplicate in the English language in the City of Tokyo, this twenty-third day of the third month of the second year of Kangte, corresponding to twenty-third day of March, 1935.

(L.S.) W.S.Y. Tinge.
(L.S.) Chuichi Ohashi.
(L.S.) Wu Tse-Sheng.
(L.S.) C.C. Yourenff.
(L.S.) B.I. Kozlovsky.
(L.S.) Kouznetsoff.

## 最终议定书

(1935. 3. 23)

关于北满铁路(中东铁路)之苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕权利为让渡于满洲国满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦间缔结之协定已于本日署名，满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦之全权委员缔结左列诸条之协定:

第一条

一、协定第三条第一项所规定记录账簿、文书及书类之移交非带有检点之性质;

二、协定第三条所载之顾问所陈述意见采用与否，系新管理局之自由，故该项意见不论如何场合，对于苏维埃社会主义共和国联邦政府及该顾问不课以何等之责任。

第二条

关于在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦居留民团所占有财产及置诸管理下之财产协定第五条所载，乃关于占有及管理之规定，毫不妨害满洲国法令之适用。

第三条

满洲国政府在滨江省公署教育厅第四科管理学校中，为教育苏维埃社会主义共和国联邦人民所充北满铁路(中东铁路)之从业员之子弟起见，照协定实施日以前之同样方法，在协定实施以后三个月间支给补助金，兹同意之。

第四条

苏维埃社会主义共和国联邦人民由其父兄醵资所购之学校物品及由北满铁路(中东铁路)前副理事长所取用之舞台装备品，不属于北满铁路(中东铁路)之财产应引渡于在哈尔滨苏维埃社会主义共和国联邦总领事。

第五条

满洲国政府对于北满铁路（中东铁路）之从业员之共同组合(消费公社)将其定款加以清算并无异议，且苏维埃社会主义共和国联邦人民之组合员为清算事有居留之必要时，对于上项人民许可其在满洲国居住至清算完了时为止。

第六条

所定之期间内，依协定第十三条所规定关于电线连络事，在别项契约缔结之前为止，上项联络之现状应维持之。

本最终议定书为上项协定之一部分，且与上项协定同时实施。

康德二年三月二十三日即一千九百三十五年三月二十三日本最终议定书在东京市用英吉利文作成两份上署名之。

丁士源　大桥忠一　乌泽声　由列聂夫　卡兹罗夫斯基
库兹聂错夫

伪满洲国外交部：《北铁让渡协定及关系文书》，1935年4月，第45—46页

## 三国议定书

(1935.3.23)

关于北满铁路（中东铁路）关于苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕之权利让渡于满洲国满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦间缔结之协定于一千九百三十五年三月二十三日在东京已经署名。

并依照前项协定中之让渡代偿，应由满洲国政府对于苏维埃社会主义共和国联邦政府支拂其额数或一部分，其偿付办法系对于后者应交付之物品由前者支拂之各项规定，

并依照前项协定中关于以上者由在日本国之苏维埃社会主义共和国联邦通商代表部于日本国或满洲国之生产或制造之物品向

两国中无论何方之臣民或法人应购买之规定，

并依前项所定通商代表部与日本国或满洲国之臣民或法人之间所交易者须以公正且正当办理之规定，

并依照日本国政府以善意之精神愿为前项协定之助力，

故由满洲国日本国及苏维埃社会主义共和国联邦之政府缔结如左列诸条之协定：

第一条

苏维埃社会主义共和国联邦通商代表部依照关于北满铁路（中东铁路）苏维埃社会主义共和国联邦之权利让渡于满洲国满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦缔结之协定第九条，于日本国或满洲国之生产或制造之物品，向两国中任何方面之一方臣民或法人购买时，日本国及满洲国之政府为此项商议得公正且正常行之，在上项协定实施之日起，六个月以内，为确保购买契约之缔结及为购买契约正确履行，对通商代表部供与以限于可能范围内之便宜与援助。

本议定书内"于日本国或满洲国所制造之物品"及"日本国或满洲国之法人"之用语，均依照前项协定第九条所规定使用之。

第二条

日本国政府及满洲国政府为对于前项臣民或法人与通商代表部商议契约并声明，如以不当高价格为要求致使契约之缔结为不可能时，可通知关系官宪有采取必要措置之用意。

苏维埃社会主义共和国联邦政府为对于通商代表部与日本国或满洲国之臣民或法人商议契约并声明，如以不相当低价格为要求致使契约之缔结为不可能时，对于通商代表有采取必要措置之用意。

第三条

关于购买契约商议缔结时通商代表部及日本国或满洲国之臣

民或法人关于物品之价格并物品上支拂及交付与其他之条件意见不能一致时，商议之当事者共同或单独对于常设调停委员会将不一致之点得申请调停，此项调停委员会应在本议定书实施之日后十日以内设立，以由日本国政府任命之委员一名，满洲国政府任命之委员一名及苏维埃社会主义共和国联邦政府任命之委员二名构成之。

调停委员会受理该项申请之时，以公共意见决定，且对于商议之当事者一方或双方将缔结契约事劝奖之，关于此项申请得规定商品之价格。该委员会在决定上项意见时，其所应基准者，以日本或满洲国之适当交易所之物价采用之。如无价格时，即采用输出价格，无输出价格时，应采用日本国或满洲国适当之主要市场上之一般趸卖价格。以上物价，如以交易所之价格、输出价格或趸卖价格为基础，皆不能决定之时，此项委员会将关于该项物品所得之各项情报汇齐，以全部为标准决定公正之价格。

调停委员会关于一切事件之审理，自受理申请之日起应在六星期之期间以内完了。

第四条

通商代表部及日本国或满洲国臣民或法人其中关于依照购买契约所规定之义务履行意见不能一致之时，当事者共同或单独依第三条第一项所载之调停委员会将意见不能一致之事申请调停，但以该契约中各当事者有得为申请之规定者为限。

调停委员会受理请求之时，对于该项契约之规定及意见不一致，有关系之一切事项加以审查决定，认为公正之意见后，向当事者之任何方面一方或双方劝奖其服从以为意见不一致之解决。

关于本条调停委员会审理事件之期限，与第三条同。

第五条

调停委员会在所定之审理期间内尚不能办到决定之时，或虽

可决定而在两星期之期间内不能除去困难之时，此项案件得依照意见不一致之当事者任何方面一方或双方之申请为求公正且妥当之解决起见，移送于关系缔约国政府间商议之，但以当事者之间预先同意者为限。

第六条

依照两关系当事者之希望，契约及其他项照本议定书第三条、第四条、第五条之规定，由调停委员会或关系缔约国政府间之商议已经决定者，得另定拘束两当事者之约束办法，在此场合，此项决定依约束办法内所预见之状态发生效力。

第七条

本议定书自署名之日即实施之。

为此以下署名者各受本国政府正当之委任在本议定书上署名盖印以昭信守。

康德二年三月二十三日即昭和十年三月二十三日即一千九百三十五年三月二十三日本议定书在东京用英吉利文作成三份。

丁士源　大桥忠一　乌泽声　广田弘毅　由列聂夫　卡兹罗夫斯基　库兹聂错夫

伪满洲国外交部：《北铁让渡协定及关系文书》，1935年4月，第53—56页

## 日本与伪满洲国的换文

(1935.3.23)

广田弘毅致丁士源函

径启者，关于本日满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕之全权委员所署名之关于苏维埃社会主义共和国联邦之权利让渡于满洲国所缔结之协定，满洲国政府对于日本政府曾因此项协定之缔结，满洲国政府对于苏维埃社会主义共和国联邦所负一切之支拂义务之履行，倘由苏维埃社会主义共和国联邦有要求日本国

政府保障之场合，日本国及满洲国间鉴于现在紧密且特殊之关系，希望日本国政府关于此项要求加以应诺。本大臣关于此事已向驻扎日本国之苏维埃社会主义共和国联邦特命全权大使并于本日以公文交换矣。兹附上誊本件备考。

本大臣兹乘此机会表示至深之敬意。

丁士源复广田弘毅函

为照复事，本日贵大臣照会内开，关于本日由满洲国与苏维埃社会主义共和国联邦全权委员签名之“为关于北满铁路苏维埃社会主义共和国联邦所有权利让渡于满洲国之协定”，前据满洲国政府通告，此项协定缔结后，满洲国政府自应履行其对于苏维埃社会主义共和国联邦政府所负一切支付义务，倘苏维埃社会主义共和国联邦政府要求日本政府保障时，即希顾念满洲国与日本国两国间密接且特殊关系，于日本国政府承诺该要求等由在案，关于此项保障，本大臣与驻日苏维埃社会主义共和国联邦全权大使本日互换另纸公文，并附送本日贵大臣与驻日苏维埃社会主义共和国联邦全权大使互换之公文抄本（公文抄本附后）相应照请，查照等因前来，业经阅悉。此次满洲国政府依据本日满洲国与苏维埃社会主义共和国联邦全权委员签名之“为关于北满铁路苏维埃社会主义共和国联邦所有权利让渡于满洲国之协定”关于满洲国政府对苏维埃社会主义共和国联邦政府所负一切支付义务之履行，日本国政府向苏维埃社会主义共和国联邦政府作为保障，本公使现奉本国政府训令表示谢意外，即关于来照所称保障毫无异议并满洲国政府依此项协定对于苏维埃社会主义共和国联邦政府所负一切支付义务，自应确实履行之，因此对于作为保障之日本国政府决不致受丝毫障碍。特此声明，相应照复，即希查照为荷。

伪满洲国外交部：《北铁让渡协定及关系文书》，1935年4月，第61—63页

## 日苏换文

(1935.3.23)

关于保障之第一换文

广田弘毅致由列聂夫函

径启者，本日满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕之全权委员署名之关于北满铁路(中东铁路)苏维埃社会主义共和国联邦之权利让渡于满洲国在商议缔结协定时，为副苏维埃社会主义共和国联邦政府阁下所表示之希望起见，本大臣特为如左之通知不胜光荣之至。

日本国及满洲国间鉴于现在有紧密且特殊之关系，日本国政府依照前项协定第七条所规定让渡之结果，满洲国政府对苏维埃社会主义共和国联邦政府所负之金钱及物品上之一切支拂义务在上项协定所规定之各期间内保障满洲国政府正确履行。

本大臣乘此机会向阁下表示至深之敬意。

由列聂夫复广田弘毅函

〔内容同上，略〕

关于保障之第二换文

广田弘毅致由列聂夫函

径启者，依照本日满洲国及苏维埃社会主义共和国联邦〔盟〕之全权委员所署名之关于北满铁路(中东铁路)苏维埃社会主义共和国联邦之权利让渡于满洲国协定所规定，满洲国政府对于苏维埃社会主义共和国联邦政府所负一切之支拂义务，关于满洲国应履行者，本日日本国政府向苏维埃社会主义共和国联邦政府给与

保障之结果，本大臣特通知于左不胜光荣之至。

满洲国政府对于支拂之实行相关联者如有何等之困难情形发生时，日本国政府为对于苏维埃社会主义共和国联邦政府将所有应由满洲国政府收受一切之支拂全部或照协定所规定在各期间应收受者必使苏维埃社会主义共和国联邦政府在此种困难情形之下，绝对不蒙何种之损失，对于此事，应为一切必要之努力。

本大臣乘此机会表示最深之敬意。

由列聂夫复广田弘毅函

〔内容同上，从略〕

伪满洲国外交部：《北铁让渡协定及关系文书》，1935年4月，第73—74页

## 北铁委托经营契约

(1935.3.23)

满洲国政府与满铁间所缔结之北满铁道委托经营及借款契约，与本月二十三日北铁让渡签字终了同时由交通部发表如左：

此次满苏两国间北满铁道协定已签字完了，结果北满铁道完全为满洲国国有铁道。先是满洲国国有诸铁道之经营认为多年在满洲经营铁道使满铁以当之最为适当，故委托同社经营，但从来满洲国内铁道系统上为唯一异例之北满铁道依委托经营，则全满之铁道方可成为一元的经营而统一，其经济的并技术的能率均可发挥，即于国内交通之发达并贡献产业开发亦有可待，故满洲国政府此次仍与满铁缔结契约将北满铁道之经营委托同社。

今此契约要领如左：

一、满洲国政府将北满铁道之经营委托于满铁；

二、关于满洲国北满铁道公债本利金并北满铁道由满铁贷与满洲国支付借款本利金，以委托经营利益金以充之；

三、北满铁道之财产及收入如前记一，由满铁之借款本利金作担保，满洲国政府如前记二，为北满铁道公债以北满铁道财产及收入为担保时，同公债之担保权对右满铁借款本利金之担保权有优先权及除满铁有同意时，北满铁道之财产及收入，不得为本项以外之担保；

四、关于北满铁道从来之债务等，为使满铁处理支付事务，则规定如左事项：

甲、为北满铁道从来之债权债务，依满苏间协定第四条第一项由满洲国政府承继者（但同协定签字日以后，对退职之北满铁道苏联邦侧从业员之各种退职金另外办理）与满洲国政府协议后，代满洲国政府于满铁以处理之，其结果所须支付之支付，以委托经营收入金以充之。

乙、关于北满铁道从来之经营诸请求，不属于前项债务者，依满苏间协定于满洲国政府满铁协议后以处理之，其结果所须支付者之支付，以委托经营之收入金满铁代满洲国政府以行之。

伪满洲国国务院总务厅情报处：《北满铁路接收纪念特刊》，1935年3月23日，第51—52页

## 满铁选派人员准备接管中东铁路

接收北铁虽几度遇到难关，但终于确定北铁接收后委托满铁经营。〔昭和〕9年10月19日，满洲国交通部要求会社派出总务、营业、运输、财务及工务等专家各二名至五名，充任交通部嘱托准备接收北铁。双方就派遣时间及会社的身份问题缔结了协定，决定第一次派出十一名。派遣人员常驻哈市交通部办事处，详细调查北铁管理局各种机构和设备，并作出报告。11月28日，应平田

代表和铁路总局长的要求，再次派出铁道部员二十二名为助手，分担总务、运输、机务及工务等业务的基本调查工作。调查人员提出的调查报告，对此次的大量派遣计划起了很大作用。

早在昭和9年7月，即以满洲国交通部哈尔滨办事处的调查为基础，拟定了人员派遣与补充计划；同年10月间，采用700名补充人员，作为现场人员。

随着接收交涉的进展，在11月25日关东军司令部奥村中佐和平田代表的会见席上，预定昭和10年1月1日为接收日期，商定必须在12月21日前完成一切准备工作。于是增派了各个系统的准备人员，加速基本调查，并在本社设立接交准备人事委员会，管理派遣人员的人事工作。哈市派遣准备人员于12月9日前来大连汇报了接收的根本方针和现地的调查结果。12月13日收到接交所需人员表；16日夜晚完成了日本人派遣人员二千一百三十五名的人选；12月20日拟定了派遣、召集、运输、补充、培养等项的计划大纲。此外，还决定了派遣方针、派遣人员的部署和工薪，拟定了召集及运输计划。

此外，补充培养方面，决定采取由社内逐步提升，由社外采用下级人员的方针。新采用人员共为1,350名，计有：

第一次　700名　9年10月

第二次　200名　9年12月

（退伍兵）

以交通部调查的所需人员约1,750名为基础。

第三次　450名

（退伍兵）

以平田代表调查的所需人员2,135名为基础。

满铁：《第三次满铁会社功绩概要》，秘，打印本，第55—57页

## 满铁接收中东铁路经过

一、接收准备工作的开始。

〔1935年〕3月6日总务部长通知，3月份内可能签订北铁转让协定；接着，9日线区司令部通知：3月23日协定签字。

据此，便按预定计划，就开始调配接收所需人员五千三百名一事电请宇佐美理事、总务部长、总局长。一方面，向北铁全线派遣五十一名宿营准备班人员；同时，3月13日平田代表同路德依北铁管理局长会晤，开始和北铁当局交涉有关接收事宜。

1、平田、路德依会晤

3月13日平田代表会晤路德依管理局长，就接收事宜进行了数次交涉，对方也表示了协调的态度，除我方派遣人员的住宿问题、沿线派遣人员利用北铁通讯设施问题外，就接收时的列车运行及接收后列车所需消耗材料的准备等，圆满达成谅解。

2、宿营班的派遣

3月13日五十一名宿营准备人员向北铁全线出发，在军方协助下着手准备宿舍。

由于管理局长对全线发出了指令，宿舍的准备工作极为顺利，在接收派遣人员到达以前，顺利结束了宿营的准备。

3、接收所需人员及物品的运输

根据原定运输计划，接收所需人员的运输，15日由新京开始出发，如下所示于19日全部配置完毕；物品分配，东西两线于19日，南线于20日开始，22日结束。

接收所需人员的运输

| | 派遣地点 | 新京发 | 哈尔滨发 | 最终站到着 |
|---|---|---|---|---|
| 第一班 | 山市——绥芬河间 | 15日 | 17日 | 19日 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 第二班 | 兴安——满洲里间 | 15 | 17 | 19 |
| 第三班 | 哈尔滨——横道河子间 | 16 | 18 | 19 |
| 第四班 | 哈尔滨——博克图 | 16 | 18 | 19 |
| 第五班 | 哈尔滨、站、列车段检车段、八区站、道里站 | 17 | | 19 |
| 第六班 | 第五班以外的哈尔滨派遣人员 | 17 | | 17 |
| 第七班 | 本局、哈尔滨办事处 | 17 | | 17 |
| 第八班 | 南部线 | 17 | | 17 |

4．军方当局的协助

本次接收业务，军方当局大力给予掩护和指导，而且到了接近接收日期，安达线区司令官又来哈直接指导接收业务，因而我方的接收计划和军方计划能够保持极其密切的联系。北铁沿线警备军队的配置，也于我方接收所需人员配置以前结束，充分保证了派遣接收所需人员的安全。另外，向北铁当局提出的关于运输接收人员及物品的临时列车的要求，由于军方的安排已圆满实现。

二、接收前夕的状况

人员的运输于19日、物品的运输于22日结束。当配置接收所需人员时，局长及接收准备人员干部全体出动，为了使全体派遣人员彻底了解有关接收及其准备的领导精神，各地的派遣人员也保持着严肃的态度，同时按各业务系统将业务指南发给每个派遣人员，作了万全的准备；在北铁方面，苏满工作人员也均无动摇情绪，终于使接收工作有可能平稳而圆满地进行。3月21日，线区司令部和铁路总局通知：让与协定，决定于3月23日午前10时签字，所以使用管理局司令电话向沿线全体派遣人员发出确定接收日期的通知。

三、接收

在理事会上满洲国方面主持的接收仪式结束后，总局长及哈局长便赴管理局，正午办理了两局长的交接，接着便转为双方干部交代事务。与此同时，一方面，新旧两局长用司令电话向沿线各站宣明管理人员交接；另一方面，路德依局长向各机关发出必须办理交代的电报。

1、接收总局

（1） 接收的程序

两局长交接　　正午

纪念摄影　　12时50分

两局长对沿线各站宣告交接13时10分

双方干部交代事务13时20分开始

（2） 接收事务处理及人员配置

甲. 关于北铁总部机关的接收，在理事会监事会上组织了整理委员会；关于管理局，确定了各课分担接收任务。为避免配置接收人员方面的混乱，接收当天作了第一次、第二天第二次、第三天第三次的配置。

乙. 接收前，预先将事务室的分配确定，依次部署就绪。

丙. 除调查北铁电话外，设置了自动电话，从接收起同各机关开始了联络。

丁. 苏联方面干部等工作人员的态度非常体面，满人职员也保持了冷静的态度，所以接收进行得非常圆满。

2、接收各现地机构

（1） 根据当天13时两局长用司令电话发布的交接宣言及局长的交接命令，全线便一同办理了事务交代，但也有一部分机关因为电报迟延而推迟了接收。不过，至5时20分沿线各机构的接收全部结束。

（2） 由于双方都采取了体面的态度，接收中平稳无事；对当天的列车运行也未造成任何妨碍，以后接着每天都有各站情况的报告，但列车运行和治安状况均无任何变化。

四、接收时处理的重要事项

1、旧北铁工作人员的处理

旧北铁苏联工作人员（在协定中已经特别规定身分者除外），发给三个月薪俸，但除一部分必需人员外，正在逐步停止上班。满籍工作人员，属于现场方面的，原则上令其继续工作；属于总局方面的，则按系（课）处，统一指定到新局的各课工作，目前人员正在整顿中。

2、法律案件的处理

未解决的法律案件，包括属于管理局理事会方面的在内，剩有约一千件，款额一千余万卢布；关于这些案件的处理，请求总局派人，目前已在清理。未解决的法律案件大体可分为以下几种：

甲．关于退职金、养老金、对工作人员的其他付款（约占半数）；

乙．对局外方面的债权债务问题；

丙．刑事问题。

3．文件的整理

清理接办文件，力求防止遗失重要文件资料。

4．苏联人员返还的运输问题

局内设委员会，管理支付退职金和运输业务。按照尽速使苏联工作人员返还的方针，正在计划中。

满铁：《北满铁路接收概要》，极秘，打字本，第2—9页

# 本卷使用主要档案资料目录

日本外务省档案(胶卷)

MT 273,MT 274, MT 585, MT 591, MT 606, S 132, S 173, S 174,S 175,S 176,S 177,S 178, S 185, S 186, S 188, S 194, S 195,S 427,S 484,P 10,P 11,P 44, P 57, P 58, P 61, P 64, WT 27,SP 6,UD 2

«日本外交文书»

第39卷第1册,第40卷第2册,第41卷第1册,第42卷第1册,第42卷第2册,第43卷第1册

«日本外交年表与主要文书»(日本外交年表并主要文书),1840—1945,上、下,日本外务省编,昭和30年出版

满铁档案,有关各卷

中国社会科学院经济研究所藏档,有关各卷

东北档案馆藏档,有关各卷

东北交通委员会档案,有关各卷

满铁东京支社日本政府档案手抄件

«日中间及日本同他国间关于中国之条约»(日支間並支那ニ関スル日本及他国間ノ条約),日本外务省条约局编,机密

«满铁关系条约集»,满铁编,昭和三年印

«满铁关系条约集»别册第二辑,满铁编

«中日条约汇纂»,外交月报社编

«关于满洲铁路的契约»(満洲鉄道ニ関スル契約),满铁编,打印本

《美国对外关系》(Foreign Relations of U.S.), 1910
《吉敦铁道关系文书》,满铁编
《满洲国关系条约集》,满铁经调会编,打字本,特秘
《满洲国有铁道委托经营契约文书集》,满铁调查部编,手抄本,特秘
《吉林省关系铁道契约觉书及往复文书》,满铁编,打字本,极秘
《洮索铁路承造合同》,满铁打字本
《长大铁路承造合同》,满铁打字本
《北铁让渡协定及关系文书》,伪满洲国外交部编印
《北满铁道让渡交涉关系发表集》,日本外务省情报部编印,1934年9月
《北满铁道让渡交涉关系发表集》(续),日本外务省情报部编印,1935年10月
《借款铁道关系事项》,满铁总务部外事课编,打字本,1930年,秘
《筹备费调查》(籌備費調),满铁总务部外事课,打印本
《满洲诸铁道问题经过概要》,日本外务省编,打字稿
《日中关于安奉铁路问题交涉概况》(安奉鉄道に関す事日支交涉概觀),田中盛枝编,打字本
《滨黑铁路问题经过概要》,日本外务省编,1922年8月,打印本
《滨黑铁路计划修筑过程中的外交政策史的考察》(浜黑鉄道ノ敷設計劃過程ニ於ケル外交政策史的考察),满铁调查部资料课,昭和16年
《滨黑铁路问题与呼海铁路》(浜黑鉄道問題と呼海鉄道),满铁哈尔滨事务所调查课编
《四洮铁道借款五百万元前渡经纬》,满铁打字稿
《四洮铁路短期借款契约第七次交涉》,满铁打字稿
《吉敦铁道建设及贷金额交涉经纬》,满铁打字稿,极秘

《洮昂铁路承办合同交涉纪要》，满铁庶务课长野村正述记
《新满蒙五鉄路问题和满蒙铁路交涉的突破》（新滿蒙五鉄道問題と滿蒙鉄道交涉打開），满铁调查部，手写稿
《打通线的修筑》（打通綫の敷設）满铁调查部，手写稿
《满洲事变后国有铁道处理经过报告概要》，满铁，打字本，极秘
《事变爆发后对既成各铁路和新线建设的处理》（事変勃発直後の既成諸鉄道並に新綫建設の処理），田中清，手写稿，极秘
《新东北交通委员会的设立》，田中清，手写稿，极秘
《吉长吉敦合并并新线建设承诺》，满铁，打字本，特秘
《苏联在北满铁路上拥有的权利让受交涉速记录》（第四回）（蘇聯，北滿鉄道ニ於テ有スル権利讓受交涉会議速記録），北铁接收委员会编，1933 年 7 月，极秘，油印本
《北满铁路接收纪念特刊》，伪满洲国国务院总务厅情报处，1935 年 3 月
《北满铁路接收概要》，满铁，极秘，打字本
《第三次满铁会社功绩概要》，满铁，秘，打印本
《满洲交通史》（稿），满铁调查部编，有关章节
《清季外交史料》
《清宣统朝外交史料》
《哈里曼传》（E.G.Harriman a Biography），乔治·凯南著，纽约，1922 年版，第 2 卷
《威拉德·司戴德》（Willard Straight），赫伯特·格罗利著，纽约，1924年版
《小村外交史》，日本外务省编，原书房，1966 年版
《日本门罗主义与满洲》，枢密顾问官、子爵金子坚太郎述，启明会版，1937 年
《後藤新平》（第二卷），鹤见祐辅编，1937 年

《山本条太郎·传记》,山本条太郎翁傳记编纂会发行,昭和 17 年
《满洲铁道建设志》, 满铁编印
《满洲铁道建设秘话》,满铁编印
《满洲事变与满铁》(滿洲事変と滿鉄),满铁编印
《帝俄侵略满洲史》,罗曼诺夫(民耿译)
《中国东北铁路问题汇编》,金士宣编
《赤旗》,第 2—4 卷,非合法时代日本共产党中央机关报复制版,三一书房刊行
苏联《真理报》, 1933 年 4 月至 1935 年 3 月
《哈尔滨日日新闻》
《大阪朝日新闻》
《京津新闻》
《釜山新闻》
《盛京时报》
《东方杂志》,第 6 卷,第 20 卷
《综合情报》,八第十一号,满铁资料课编,秘(一)
《综合情报》,九第十五号,满铁资料课编,极秘
《调查时报》,第 8 卷,满铁调查部编
《经济资料》,第 14 卷 9 号,满铁东亚经济调查局编

# 年代对照表

| 公元 | 日本 | 中国 | 伪满 |
|---|---|---|---|
| 1896 | 明治 29 | 光绪 22 | |
| 1897 | 30 | 23 | |
| 1898 | 31 | 24 | |
| 1899 | 32 | 25 | |
| 1900 | 33 | 26 | |
| 1901 | 34 | 27 | |
| 1902 | 35 | 28 | |
| 1903 | 36 | 29 | |
| 1904 | 37 | 30 | |
| 1905 | 38 | 31 | |
| 1906 | 39 | 32 | |
| 1907 | 40 | 33 | |
| 1908 | 41 | 34 | |
| 1909 | 42 | 宣统 1 | |
| 1910 | 43 | 2 | |
| 1911 | 44 | 3 | |
| 1912 | 45<br>大正 1 | 民国 1 | |
| 1913 | 2 | 2 | |
| 1914 | 3 | 3 | |
| 1915 | 4 | 4 | |
| 1916 | 5 | 5 | |
| 1917 | 6 | 6 | |
| 1918 | 7 | 7 | |
| 1919 | 8 | 8 | |
| 1920 | 9 | 9 | |

续表

| 公　　元 | 日　　本 | 中　　国 | 伪　　满 |
|---|---|---|---|
| 1921 | 大正　10 | 民国　10 | |
| 1922 | 11 | 11 | |
| 1923 | 12 | 12 | |
| 1924 | 13 | 13 | |
| 1925 | 14 | 14 | |
| 1926 | 15<br>昭和　1 | 15 | |
| 1927 | 2 | 16 | |
| 1928 | 3 | 17 | |
| 1929 | 4 | 18 | |
| 1930 | 5 | 19 | |
| 1931 | 6 | 20 | |
| 1932 | 7 | 21 | 大同　1 |
| 1933 | 8 | 22 | 2 |
| 1934 | 9 | 23 | 康德　1 |
| 1935 | 10 | 24 | 2 |
| 1936 | 11 | 25 | 3 |
| 1937 | 12 | 26 | 4 |
| 1938 | 13 | 27 | 5 |
| 1939 | 14 | 28 | 6 |
| 1940 | 15 | 29 | 7 |
| 1941 | 16 | 30 | 8 |
| 1942 | 17 | 31 | 9 |
| 1943 | 18 | 32 | 10 |
| 1944 | 19 | 33 | 11 |
| 1945 | 20 | 34 | 12 |
| 1946 | 21 | | |
| 1947 | 22 | | |
| 1948 | 23 | | |
| 1949 | 24 | | |